

DL NEWS magazine economia cultura attualità Foglio telematico a cura di Decio Lucano 6 novembre 2017

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al
www.facebook.com/briata_stefano e [facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/dlnews2008/)

PARLIAMO DI NOI

Si chiama “ Ponte Romano “ di Nervi ed è un pamphlet redatto da un eminente studioso ed ex navigante , Eros Chiasserini, che, nella concomitanza degli Stati Generali del paesaggio a Roma e in particolare il convegno regionale del 27 ottobre a Genova, descrive lo stato di uno dei più importanti complessi storici del territorio, che comprendono il Ponte Romano, il torrente Nervi , il porticciolo insabbiato con il Castello, tutti a rischio idrogeologico nell'indifferenza delle istituzioni . Crediamo che situazioni come questa siano comuni in tante altre città e misurano il rapporto tra amministrazione pubblica e cittadini. Tra l'altro, se andate in Google e cliccate “torrente Nervi esondazioni” troverete un “ alluvione di notizie “. (DL)

COME INTERPRETARE LA STORIA

PERCHE' PRENDERSELA SOLO CON I SAVOIA QUANDO FRANCESI E INGLESI FINO ALLA SECONDA GUERRA HANNO CANNONNEGGIATO DAL MARE LE CASE DELLA LANTERNA ?

di Decio Lucano

Povera Genova, quanti bombardamenti dal mare... Nel 1849 a sèguito del Sacco dei bersaglieri a Genova , un vascello inglese , Vengeance, intervenne dal mare a favore dei piemontesi , prendendo a cannonate la città; nel 1864 Luigi XIV , il Re Sole, ordinò il cannoneggiamento della città da parte della flotta francese. Molti anni dopo , nel XX Secolo, Genova subì dal mare, dal suo mare che la vide regina per secoli, ambita e temuta, il 9 febbraio 1941 il bombardamento navale inglese dopo quello del 1940 con una strage di abitanti . Eppure , per il popolo, ancora oggi i “ nemici “ giurati sono i Savoia.

La gente ha bisogno di storia, non importa “con o senza la esse maiuscola”.

La storia moderna almeno, basta leggere Rivista Marittima, la rivista della Marina Militare, per capire che la storia è un incommensurabile contenitore che bolle dove noi siamo immersi a cercare di evitare disastri geopolitici, ideologici e militari. Tenendo conto delle migliaia di armi atomiche possedute da Stati e staterelli, ordigni che sono sotterrati sotto terra o navigano sotto e sopra i mari o nei container radioattivi delle navi mercantili.

Che cosa ci può far paura oggi? Tutto, ma nel contempo più niente, perchè è impossibile reagire all'avanzare della tecnologia della distruzione. Le armi sono palpabili ma anche e

peggio nascoste nell'etere, nella rete. E allora ci spaventano gli “ storici “ da piazza che “ fanno la guerra “ a un monumento, ad un personaggio della “ Storia “ che non gradiscono, e chiedono al Comune di trasferirlo altrove.

Succede in tutti i Paesi del mondo , a Genova con Colombo a cui alcuni preferiscono il duca di Galliera, quello della diga foranea, e poi con la statua di Vittorio Emanuele II , in pieno centro che, secondo questi “ estimatori “ , ha avuto il torto di essere un Savoia e quindi nemico di Genova .

I SAVOIA A GENOVA

Queste considerazioni sono sorte leggendo , come avevamo annunciato nel numero precedente, il libro pamphlet intitolato “ I Savoia a Genova” di Francesco Boero e Virgilio Bozzo, due personaggi noti nella città della Lanterna. Il primo già presidente dell'Ordine degli Ingegneri e membro del consiglio di formazione dell' Ordine , studioso, presidente dell'Associazione ex Allievi e Docenti del Nautico San Giorgio; il secondo , un brillante passato sulle navi passeggeri, appassionato di storia, autore di libri insieme a Armando Fioravanti su Nino Bixio e la causa marittima in Parlamento e la spedizione di Garibaldi. Bozzo e Boero, in otto capitoli sintetici con una grafica fatta a schede e con abbondanza di immagini, hanno raccontato la storia di una dinastia, i Savoia, che annette attraverso il Regno di Sardegna la città di Genova il 7 gennaio 1815 aprendo lo sbocco al mare al Piemonte con la capitale Torino. Il libro pamphlet va letto in questa ottica: i piemontesi scendono al mare e in questo percorso incrementano cantieri e porto , ma soprattutto scuole e università .

Nacque subito nel Regno Sabauda la questione della Marina Militare nel contesto naturale del grande porto emporio navale lasciato dalla Repubblica Marinara; i Savoia avevano poca dimestichezza con i problemi del mare pur avendo alcune unità per la difesa delle coste (il Regno di Sardegna).

NASCE IL MINISTERO DELLA MARINA E LA SCUOLA NAUTICA

Ma tutto questo “ ben di Dio “ che gli veniva dal porto di Genova doveva essere gestito in maniera competente. Chi meglio di due figure memorabili inviate sul posto come Thaon de Revel che ricoprì la carica di governatore e Giorgio Des Geneys nominato comandante della Marina ? Qui viene il bello della storia. Che ti fa il Re Vittorio Emanuele II , roba succulenta per noi nel 2017 : emana il 17 aprile del 1815 un decreto per “ lo stabilimento di un Ministero della Marina “ che avrebbe dovuto dirigere e coordinare sia la marina militare che quella commerciale.

Il 9 novembre 1816 fu pubblicato il Regolamento per la Regia Scuola di Marina Militare e inizia l'avventura marinara dei Savoia con vari di navi e la stesura del Regolamento della marina mercantile curato dallo stesso Des Geneys ,uomo di grande esperienza internazionale. Dopo appena tre mesi dall'annessione di Genova il regolamento è pronto: 21 capitoli, 400 articoli, 120 pagine che gli autori menzionano in parte , proponiamo una “chicca”: *si imbarcava da mozzo a dieci anni e 16 da marinaio, come sosteneva anche Garibaldi.*

Il governo sabauda istituisce il Ministero della Marina mercantile , nel regolamento è scritto (9/3/1816) che “ sarà stabilita a Genova una Scuola di Nautica “. L'ing. Boero ha frequentato l'archivio di Stato di Torino, biblioteche e archivi oltre a quelle genovesi e relative ricerche per confermare questa data che fu festeggiata a Genova nel 2016, anniversario dei 200 anni dell'istruzione nautica genovese e italiana.

La Scuola di Marina Militare nacque nel novembre 1816 con sede presso un monastero (nel 1797 la truppe napoleoniche – ah la storia ! - lo requisirono) e funzionò fino al 1881 quando fu fondata la Accademia di Livorno.

<A questo proposito la Regia Scuola Superiore Navale fondata nel 1870 diventata Regia Scuola di Ingegneria Navale ,1870-1905, formava ufficiali del Genio Navale , costruttori,,ingegneri navali, idrografi e in parte (1885) capitani navali, ndr)>.

Tutto questo livore mai sopito dagli storici nostalgici genovesi nasce dal congresso di Vienna (1815) quando Genova perse la sua indipendenza e i Savoia , origini francesi e padroni del Piemonte , regnanti sulla Sardegna, furono attratti dallo sbocco al mare nonostante le navi della marina sarda *galleggiassero* comunque e diedero ordini di costruire altre unità nei cantieri allora ubicati alla foce della città. Ma l'indelebile macchia della discordia la fece un'altra storia.

Nel libro gli autori danno risalto alla figura dell'ammiraglio Giorgio Des Genesys , un marinaio cosmopolita - allora si combatteva su tanti fronti e mari - valorosissimo, abile negoziatore, che assunse anche , in assenza per missioni estere di Thaon de Revel, la carica di Governatore. Un uomo che “ guidava con mano ferma i destini del popolo genovese...” , morì a 78 anni e fu sepolto nel Santuario della Madonnetta vicino alla tomba dell'amm. Francesco Sivori.

IL SACCO

Il sacco di Genova è il capitolo più tragico. Il generale Alfonso La Marmora fu il responsabile esecutore del Re Vittorio Emanuele II (30 anni) dopo l'abdicazione del padre Carlo Alberto, conseguente alla sconfitta di Novara con gli austriaci , che volle sedare gli animi e eventuali tumulti della popolazione che odiava i Savoia (privati anche della libertà di espressione) ,ordinandogli una spedizione punitiva esemplare. La Marmora con circa 25.000 soldati, per la maggior parte bersaglieri dal 4 al 10 aprile 1849 occuparono e bombardarono la città ; si calcola che i morti furono circa 500 civili genovesi.

Dal 14 gennaio 1849 comandante generale a Genova era il generale Giacomo De Asarta, 69 anni, nato a Sampierdarena. Dopo tre mesi dal suo insediamento scoppiò il Sacco di Genova , nn finimondo provocato dalle truppe del generale La Marmora che censurò il comportamento “debole” del generale De Asarta. Collocato a riposo nonostante una carriera brillante ed eroica i tutti i conflitti europei e ben voluto dai genovesi, De Asarta scrisse un memoriale di quei giorni terribili in difesa del suo operato che gli autori Bozzo e Boero riportano parzialmente in corsivo . Emerge quello che troviamo in tanti libri di storia di guerra , molte vittime sarebbero state risparmiate usando diplomazia e buon senso .

Interessante la conclusione del libro dedicato alla nascita del cimitero monumentale di Staglieno e della cultura dei defunti , una usanza che proveniva dal Piemonte che già nel 1777 aaveva adottato l'ordinamento francese.

I Savoia non avevano desertificato Genova, anzi il capitolo dedicato alla strada ferrata dimostra come già nel 1846 durante il congresso a Genova, degli scienziati italiani, Torino voleva collegarsi via ferrovia con Genova. Si accennava già allora *al triangolo ferrato di cui sieno apici Genova, Torino, Milano* .Un mezzo quello del treno diffuso negli Stati Uniti, in Inghilterra nel 1830 e la ferrovia Napoli-Portici nel 1839. Equi entra in gioco l'intuizione dello statista Cavour che spinse il governo a finanziare il tracciato costruendo la galleria dei Giovi e collegando le due città attraverso l'accidentato territorio orografico , un lavoro ciclopico che venne compiuto nel 1854 dopo appena dieci anni.

Decio Lucano

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

"SULLE ROTTE DI SICILIA, SARDEGNA E SPAGNA CON LE NAVI CANGURO"

RO-RO E PROPULSIONE DIESEL ELETTRICA, NAVI INNOVATIVE PROGETTATE E COSTRUITE IN ITALIA

Chi fra di noi ha una memoria storica che spazia dagli anni Settanta del Novecento per arrivare ai giorni nostri, ricorderà senz'altro i traghetti delle "Linee Canguro" dai caratteristici scafi dipinti di quel colore azzurro-lavanda inconfondibile. Nell'odierna epoca dei "mega cruiser ferries" dalle dimensioni sempre più notevoli, queste navi sono degne di essere ricordate perché sono state le prime o quasi, nel nostro Paese, ad introdurre quel concetto di trasporto "roll/on-roll/off" oggi tanto diffuso ma che, all'epoca della loro immissione in servizio, fece da apripista a tutto il traffico di cabotaggio successivo e non solo. La "Società Navi Traghetto", costituita in Roma fin dall'aprile del 1959, aveva aumentato nei primi anni Sessanta il suo capitale acquisendo la "Società Generale Elettrica Siciliana" grazie agli apporti del gruppo finanziario "Bastogi" e degli armatori genovesi Dani e Fassio.

COSTRUITE NEI CANTIERI NAVALI IN ITALIA

In tal modo nel 1964 era stato possibile ordinare presso la "Navalmeccanica" di Castellammare di Stabia la costruzione di due moderni traghetti stazzanti più di 5.000 tonnellate, lunghi 126,35 metri, larghi quasi 20, dotati di due motori "Fiat" a due tempi di 10.500 HP, capaci di trasportare quasi 800 passeggeri in cabine e poltroncine reclinabili e più di 150 automezzi nel garage accessibile da portelloni prodieri e poppieri. Ispirati alla di poco precedente "Appia" del "Adriatica", si trattava per l'epoca di navi totalmente innovative e all'avanguardia. Il "Canguro Azzurro", la prima delle due, scese in mare il 28 marzo 1965 ed effettuò il viaggio inaugurale sulla linea Napoli-Palermo il successivo 24 luglio. La gemella "Canguro Rosso", varata il 4 luglio 1965, entrò invece in servizio nel novembre di quello stesso anno alternandosi sulle Genova-Olbia e Genova-Cagliari. Tenendo conto che la "Tirrenia" disponeva al momento di solo naviglio tradizionale in cui l'imbarco e lo sbarco delle poche auto che si potevano trasportare avveniva tramite i bigli di carico di bordo con lunghi tempi di smistamento nei porti e che solo pochissime delle sue unità erano state attrezzate con portelloni laterali onde agevolare questo tipo di operazioni, il servizio offerto dalle navi "Canguro", praticamente al momento senza concorrenza, ebbe fin dall'inizio un grandissimo successo: nel solo primo anno di esercizio vennero infatti trasportati circa 50.000 passeggeri e più di 200.000 tonnellate di carico fra automobili, autoarticolati e merci varie. Onde incrementare il traffico dopo un inizio così promettente, sempre fra 1964 e 1966 fu costituita la "Società Traghetto Sardi S.p.A.", con apporti di capitale provenienti dalla "Società Elettrica Sarda" appena alienata, dalla "Società Strade Ferrate Sarde", dalla Regione Sardegna e dal "Gruppo Bastogi" già citato. La "Traghetto Sardi" ordinò sempre all'"Italcantieri" di Castellammare la costruzione di tre navi traghetto gemelle, analoghe alle

due precedenti di cui ripetevano concezione, caratteristiche e disegno, anche se variava la distribuzione e la ripartizione spazi nel vano garage. Varati e consegnati fra l'aprile del 1967 e il giugno del 1968, i tre traghetti verranno battezzati "Canguro Verde", "Canguro Bianco" e "Canguro Bruno", confermando con la loro denominazione la felice scelta pubblicitaria di accomunare queste unità al marsupiale australiano, anche se in effetti il canguro ha il marsupio sulla parte anteriore del corpo e questi traghetti operavano invece prevalentemente attraverso il portellone poppiero in quanto quello prodiero, presente sui primi due "Canguri" della serie, non verrà adottato sui successivi forse per ragioni di sicurezza. Con queste tre nuove unità, la "Traghetti Sardi" eserciva un servizio trisettimanale in tutte e tre le sue linee: Genova-Porto Torres, Genova-Arbatax-Cagliari e Genova-Barcellona, linea quest'ultima mantenuta in "pool" con la spagnola "Ybarra & Cia" che più tardi vi affiancherà il suo "Canguro Cabo San Sebastian". Nel frattempo veniva aperta anche una linea Napoli-Cagliari finché nel 1970 si addiverrà alla fusione delle due primitive società nella nuova "Linee Canguro S.p.A.".

I cinque traghetti impiegati assicuravano ai propri passeggeri un comfort mai visto prima: ampi e confortevoli sale di ritrovo, due ariose sale poltrone reclinabili, sala cinema e t.v, veranda con piccola piscina annessa sul ponte imbarcazioni, caffetteria self-service e ristorante "à la carte" per i più esigenti, l'80% delle cabine dotate di servizi privati contribuendo così ad elevare il "comfort" della clientela e dando un notevole impulso al traffico turistico estivo che proprio in quegli anni cominciava a scegliere Sicilia e Sardegna come alcune delle sue mete privilegiate. Il grande architetto navale Gustavo Pulitzer Finali aveva contribuito alla realizzazione degli interni di alcune di queste unità, anche se il suo lavoro verrà portato a termine da altri per la malattia che insorgerà durante quest'ultimo lavoro e porterà alla sua scomparsa nel 1967.

I CANGURO TUTTO MERCI

Il successo del servizio spinse poi la Società a procedere alla costruzione nei Cantieri "Apuania" di Marina di Carrara di due, poi portati a quattro, traghetti "tutto merci" con cui si cercò di accaparrarsi una grossa fetta del traffico carrellato per Sardegna e Sicilia. Essi saranno "Canguro Grigio", "Canguro Giallo" e poi "Canguro Biondo" e "Canguro Fulvo", tutti ordinati ed entrati in servizio fra 1970 e 1972. Stazzanti 4.700 tonnellate circa, lunghi 141 metri e larghi 19, dotati di propulsori diesel-elettrici "Fiat" da 8.400 HP e forniti, fra le prime unità, di due eliche di manovra trasversali oltre che delle due normali di propulsione, potevano trasportare più di 100 automobili oltre ad un'ottantina di automezzi articolati e disponevano di sistemazioni per 36 passeggeri in cabine doppie, di solito autisti dei camions imbarcati, oltre che di una piccola sala poltrone con bar e soggiorno annesso alquanto spartano ed essenziale. Dal profilo inusuale con le sovrastrutture e la ciminiera molto appruate, segnarono un notevolissimo progresso nella tecnologia dei trasporti di cabotaggio via mare anche se in navigazione presentarono sempre problemi di stabilità dovuti alla chiglia piatta, ideata così per limitare il pescaggio in vista dell'utilizzo anche in porti secondari dotati di fondali poco profondi, ed al peso che insisteva principalmente a prora delle navi stesse, dove era anche alloggiata la sala macchine. (a poppavi i motori elettrici). Con queste nuove unità, oltre a quelle precedenti si andarono a coprire nuove linee plurisettimanali: la Genova-Livorno-Cagliari-Napoli; Genova-Livorno-Napoli- Catania; Genova-Livorno- Olbia-Cagliari.

Come abbiamo già fatto rilevare, durante i primi anni di attività le sorti delle "Linee Canguro" prosperarono per l'assenza di una concorrenza qualificata su linee, oltretutto, di sempre più crescente interesse turistico: dal 1970 in poi, però, la "Tirrenia" inizierà a recuperare le posizioni perdute immettendo progressivamente in servizio le sei, poi incrementate a otto totali, nuove unità della serie "Poeti", tanto è vero che nel 1974 ci fu una

prima ristrutturazione societaria che portò al noleggio e poi alla vendita alla stessa "Tirrenia" di alcune delle unità tutto-merci. Nel campo passeggeri fu decisa la chiusura della Napoli-Palermo, sulla quale erano venute meno le sovvenzioni della Regione Sicilia, assicurate peraltro come sempre alla "Tirrenia". Nel luglio del 1975 il "Canguro Azzurro" e il "Canguro Rosso" vennero destinati alla linea Livorno-Cagliari e col "Canguro Fulvo", appena restituito dai noleggiatori, si tentò un nuovo servizio per Jeddah e Port Soudan, sul quale peraltro la nave si rivelò poco adatta perché troppo piccola e poco confortevole per viaggi che prevedevano più giorni di presenza a bordo.. Con l'entrata in servizio di una nuova unità spagnola, la "Canguro Cabo San Jorge", venne potenziata la linea per Barcellona che venne prolungata fino a Palma di Majorca.

LA CONCORRENZA DELLA TIRRENIA E LE FUSIONI SOCIETARIE

Nonostante il successo su tale tratta, sulle altre la "Linee Canguro" si trovò in difficoltà soprattutto per la concorrenza della "Tirrenia" che, superato l'"empasse" iniziale, come abbiamo accennato non solo si era fatta via via più agguerrita ma stava per immettere in servizio anche le nuove unità della serie "Strade Romane" che daranno per così dire il colpo di grazia finale alla compagnia rivale. Per ovviare in parte alla sua crisi, la "Linee Canguro" sarà costretta a noleggiare proprio alla "Tirrenia" anche le sue unità passeggeri: prima il "Canguro Bianco" e il "Canguro Verde" per le tratte Genova-Cagliari e Genova-Porto Torres e poi anche il "Canguro Azzurro" e il "Canguro Rosso", lasciando praticamente il solo "Canguro Bruno" alla propria gestione diretta per adibirlo alla linea per Barcellona fino al 1977, quando inaugurerà un nuovo servizio fra Livorno e Palermo lasciando ai due traghetti spagnoli quello per Barcellona e Palma. Iniziarono a quel punto tutta una serie di nuovi noleggi che vedranno le unità delle "Linee Canguro" issare i colori della "Trasmediterranea" di Barcellona, dell' "Adriatica" e di altre società impegnate nei servizi fra Italia e Grecia: nel 1979 tutte le unità della flotta sociale cambiarono colore ai fumaioli introducendo un simpatico logo a forma di canguro al posto del vecchio ovale bianco su fascia rossa contenente al suo interno le lettere iniziali del nome della Compagnia. Per trovare nuovi sbocchi commerciali si progettò anche una linea inedita Imperia-Porto Torres che però venne abbandonata quasi subito date le inadeguatezze del porto ligure.

Alla fine del 1980 la situazione finanziaria della società si aggravò ulteriormente: alienati i due traghetti spagnoli, ci furono altri noleggi da parte della "Grandi Traghetti" del gruppo Grimaldi, della "Sea Star" di Ancona e ancora dell' "Adriatica". Malgrado ciò, all'apertura della stagione turistica 1981 la "Linee Canguro" ripropose i propri servizi per la Sardegna e per la Spagna col "Canguro Verde" e il "Canguro Bruno", anche se fra 1981 e 1982 entrambe le unità saranno cedute alla saudita "Fayez Shipping & Trading" che le adibirà principalmente al trasporto di pellegrini da e per Jeddah coi nomi di "Durr" e "Yum Yum". Sempre nel 1982 il "Canguro Bianco" passerà all' "Adriatica" come "Tiepolo" per i collegamenti fra Brindisi, Corfù, Igoumenitsa e Patrasso e tutte le altre unità verranno alienate e vendute a terzi, sia in Italia che all'estero. Il "Bianco", ceduto a sua volta dall' "Adriatica", avrà poi una lunga carriera che lo porterà a solcare i mari del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano fino al 2004 collegando i porti dell'Iraq a Bahrein, Dubai, Doha, Muscat, Mumbai e Kohin per conto della "El Salam Shipping Co.", mentre tutti gli altri "Canguri" verranno demoliti entro la metà degli anni Novanta, ad eccezione del "Canguro Verde" che passerà da mani saudite ad armatori greci e concluderà la sua carriera sui mari solo pochi anni fa, completamente ricostruito come "Calypso", lussuoso "cruiser liner" della cipriota "Louis Cruise Lines". Con la sua recente demolizione si è idealmente conclusa l'intera attività delle navi un tempo appartenute alle "Linee Canguro S.p.A.", la prima società privata italiana capace di inserirsi con successo nella grande corrente del traffico di cabotaggio sia nazionale che internazionale, pioniera nel campo delle costruzioni navali e nelle innovazioni

tecnologiche dei trasporti gommati e non solo via mare: oggi il suo ricordo è affidato agli storici del settore e a quanti ancora ricordano i suoi bei traghetti dalle linee filanti e dal colore inconfondibile dello scafo. Se oggi il traffico navale di cabotaggio nel Mediterraneo ha raggiunto i livelli di traffico, di sicurezza e di affidabilità che sappiamo, lo si deve anche a loro, i "Canguri" che per circa vent'anni hanno solcato con un successo almeno iniziale le nostre acque, contribuendo all'avanguardia e all'affermazione del prodotto marittimo italiano sui mari.

Francesco Pittaluga

Genova, 27 ottobre 2017

(ingegnere aeronautico, Console de "A Compagna", Storico aero-navale)

PROFILO TECNICO GIURIDICO PROFESSIONALE NELL'ERA DIGITALE QUESTA FIGURA E' DESTINATA A SPARIRE ?

SULLE COMPETENZE E I DOVERI DEL COMANDANTE DI NAVI MERCANTILI : radiografia di una professione difficile di Silvestro Sannino

E' difficile trovare nelle attività di ogni luogo e di ogni tempo un profilo professionale più articolato e più complesso del capitano o comandante di navi (sia esso kubernete, gubernator, magister navis, pisticus, nocchiero, piloto, maitre, patrone, mu'allim, skipper, master, nahoda...). Egli è tenuto, secondo i moderni codici di navigazione, a svolgere funzioni tecnico-nautiche, funzioni commerciali e funzioni giuridico-legali, oltre a vari compiti di leadership e funzioni sociali- relazionali, non escluse alcune di ordine politico.

La figura del capitano è quindi connotata da ampie e delicate competenze che richiedono requisiti culturali e professionali di elevato livello mentale, secondo le tassonomie della psicologia cognitiva e industriale; requisiti che si sono sostanziati sempre in una pratica marinara lunga e consolidata. Per prassi assai diffusa, conoscenze, doti e capacità del Com.te si sono identificate nella sua "arte nautica", intesa come sublimazione di esperienza sensata, i cui aspetti operativi sono in qualche modo desumibili dagli usi e costumi delle attività marinare; gli "aspetti intellettuali" dell'arte nautica restano invece poco noti, incerti, perché l'uomo di mare non ha quasi mai tradotto e trasferito le proprie idee, le ragioni delle sue azioni, le valutazioni alla base delle sue decisioni, anche per una certa difficoltà intrinseca.

Nell'antichità, da Tucidide a Platone, da Ovidio a Tito Livio a Lucano, tutti hanno esaltato le doti del pilota esperto che è il solo in grado di salvare la nave dai pericoli del mare. La concezione del pilota esperto come guida indispensabile della nave che vuole "prendere il desiderato porto per salutare via", per dirla con il nostro Dante, continua nel medioevo e lo stesso Alighieri la ribadisce ancora nella famosa, veemente invettiva rivolta all'Italia serva, ridotta come "nave senza nocchiero in gran tempesta". Anzi il Poeta va oltre perché nel Convivio elabora una teoria politica in cui il governo (da gubernator) si deve ispirare

all'azione del pilota della nave, sulla scia delle concezioni e delle visioni di Platone e di Cicerone.

In tutti i mari del mondo sono stati riconosciuti al pilota o Com.te onori e poteri notevoli. In Malesia il Com.te, chiamato m'alim, era ritenuto di rango pari ad un Emiro. Nell'Europa del XVII secolo, in cui si riteneva che il "tridente di Nettuno fosse lo scettro del mondo", uno scrittore coniò la suggestiva espressione che il Com.te "est le seul maitre a bord après Dieu" che in lingua inglese diventava "the master under God".

Tuttavia la traduzione in codice, in legge, dei compiti e dei doveri del Capitano di nave ha trovato sempre motivi di difficoltà, come dimostrano gli studi sulla storia del diritto marittimo o della navigazione. Anche l'attuale Codice della Navigazione presenta aspetti che meritano qualche riflessione.

L'ABBANDONO NAVE

Prendiamo in esame l'abbandono nave e la direzione della navigazione in casi speciali. Il nostro Codice della Navigazione, all'art. 303, stabilisce esplicitamente e con chiarezza che, in caso di abbandono, il Com.te deve "lasciare per ultimo la nave provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia".

Mentre la prima parte dello stesso art. 303 precisa che "il Com.te non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla"

Il disposto di questo articolo, combinato con quello dell'articolo 302 del medesimo Codice (Provvedimenti per tentare di assicurare la salvezza della spedizione con tutti i mezzi...) e con il disposto dell'art. 298 che impone al Com.te di "dirigere personalmente la manovra e la navigazione in tutti i casi in cui questa presenti particolare difficoltà", fa sorgere delle condizioni delicate in cui il Com.te è chiamato a svolgere compiti in circostanze limiti, che destano molte perplessità, perplessità confermate e rinforzate se si considerano le altre norme che il Com.te deve rispettare, come ad esempio il Regolamento internazionale per prevenire le collisioni in mare (COLREGS), oltre ad una miriade massiccia di incombenze formali. Infatti, secondo il dettato del Codice, il Com.te non può lasciare la nave se un altro soggetto si trova ancora a bordo, anche se la nave sta per affondare; quindi il Com.te in questo caso è condannato a perire con la nave, è condannato a morte, pur se la pena di morte non è prevista nel nostro Paese. Se poi il C.te è di fede cattolica, per cui la vita è il bene supremo e non si ammette il suicidio, egli per rispettare il disposto dell'art. 303 del Codice della Navigazione dovrebbe abiurare un principio della propria religione, malgrado le garanzie della nostra Costituzione (Art. 3).

L'esclusione di questo comma del citato articolo 303 sull'abbandono nave nulla toglierebbe ai fini della salvaguardia della nave e della vita umana in mare, ben garantite da tutte le altre disposizioni contenute nel codice stesso, dalla SOLAS (Safety of Life At Sea) e soprattutto dalle azioni suggerite dalla ordinary practice of seamen; mentre la sua permanenza non trova alcuna giustificazione sul piano tecnico-nautico.

LE PRESTAZIONI PSICOFISICHE

Vi sono ancora altri aspetti giuridici delicati che riguardano il Com.te di navi. L'art. 298 del Codice della Navigazione obbliga il Com.te a dirigere personalmente la navigazione quando sono presenti particolari difficoltà. In alcuni casi le "condizioni difficili" possono durare ore ed anche giorni. Per rispettare la legge il Com.te deve stare sempre in plancia, anche quando vi è un comandante in seconda e due primi ufficiali esperti. Poiché il Com.te è un uomo e come tale è soggetto a fatica fisica e mentale, dopo un certo tempo egli accusa un calo delle prestazioni psicofisiologiche che riducono la sua lucidità mentale. Se nel frattempo, come nel caso dell'Andrea Doria, accade un incidente, un disastro, per cui si richiede il massimo delle

sue competenze, delle sue energie e delle “performance” nautiche può succedere che i provvedimenti presi non siano tutti i migliori possibili, con alti rischi di conseguenze negative e finanche catastrofiche.

Questo senza considerare che un Com.te che subisce un grave shock per un incidente occorso alla sua nave, specie se a causa (o concausa) di un proprio errore, può avere una reazione negativa che riduce le sue normali prestazioni psicofisiche. L’entità di queste riduzioni nessuno la sa valutare, fuori dall’ambito di pure congetture, ma può essere molto grande come la pratica nonché la psicologia industriale in qualche modo riescono ad indicare. I moderni codici della navigazione hanno una loro matrice comune nella grande Ordonnance de Marine del 1681, voluta da Jean B. Colbert e redatta da eminenti giuristi. In caso di pericolo di qualsiasi genere, il Capitano non poteva lasciare la nave senza il consenso degli altri ufficiali e dei principali marinai di bordo. E nel caso si ritenesse impossibile evitare l’abbandono della nave il Com.te doveva salvare l’argento e tutto quello che era possibile delle merci preziose, anche se il salvataggio avveniva con un relitto o a nuoto. Se alcune cose andavano perdute, contro la sua volontà e malgrado tutto, il capitano era tenuto a dimostrare “la causa di forza maggiore” pena una severa punizione corporale e la detenzione con tre anni di galera.

Nel suo Commentario all’Ordinanza di Colbert, René-Josué Valin, uno dei più brillanti e autorevoli giuristi del diritto commerciale marittimo, nel 1760 esprimeva l’opinione che “per conservare la reputazione il Capitano deve essere l’ultimo ad abbandonare la nave”. Nello stesso momento si riconosceva che per essere il più esperto di bordo doveva evitare di perire per non privare gli altri della sua guida. E qui non v’è chi non veda che “si vuole avere la botte piena e la moglie ubriaca”. Anche le persone di alto intelletto possono essere condizionate, seppur nell’inconscio, dagli ambienti influenti della cultura prevalente. L’opinione del Valin veniva ribadita dal grande storico del diritto della Navigazione Jean Marie Pardessus a commento del Code du Commerce napoleonico del 1807. Da qui la dottrina del Com.te ultimo a lasciare la nave, pervasa da un alone etico di cultura vittoriana, veniva inserita come norma in alcuni codici di navigazione tra cui quello italiano redatto, da ultimo, da Antonio Scialoja nel 1942. Pertanto un parere morale di giuristi veniva tradotto in norma giuridica!

Intanto l’Ordonnance de Marine del 1681 concedeva al Capitain il diritto di scegliersi l’equipaggio e concordare con i maggiorenti di bordo la migliore azione in caso di abbandono nave; mentre al presente il Consiglio di Bordo, di antica consuetudine marinara, è sparito dai moderni codici di navigazione.

Non è la prima volta che in campo nautico il giurista impone una norma di difficile e inutile applicazione. Nel frattempo Com.ti di prestigio come Edward G. Smith del Titanic, Piero Calamai dell’Andrea Doria, per non parlare di altri più recenti, hanno pagato un tributo elevatissimo in nome di valori che a guardare bene sono piuttosto dei pseudovalori se non proprio dei disvalori. E il triste, tragico destino del gubernator dell’antichità, da Tifi che muore di morte misteriosa dopo aver condotto la nave Argo oltre le Rupi Erranti, a Palinuro che non riesce a vincere il Sonno e precipita in mare, al pilota di Cesare, Telone, che viene trafitto mentre governa la sua nave, sembra perpetuarsi nei tempi recenti; per cui riesce attuale il cinico monito di Quintiliano che “il pilota esperto è quello che non ha subito mai naufragio”. Tanto gli studi e le indicazioni di J. Rasmussen, di J. Reason e di altri studiosi della psicologia industriale possono dormire nel cassetto.

Silvestro Sannino

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ECONOMIA E MANAGEMENT MARITTIMO PORTUALE , MA QUANDO LA TRIENNALE PER GLI ISTITUTI NAUTICI?

Caro Decio, leggo sul tuo D.L. 37 alcune cose che mi spingono a dirti la mia che ti prego pubblicare. Mi riferisco a pag. 7 ove leggo: Inaugurazione Anno Accademico 2017-2018 del Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale Università di Genova, inaugurazione che si terrà il 16 Nov. 2017 ore 10.30 presso la Stazione Marittima alla presenza del Rettore e dei Docenti di tale nuova facoltà. Saranno presenti inoltre Autorità Civili e Militari e Rappresentanti del Mondo Marittimo. Questa notizia mi ha sorpreso e vi chiederete il perché. Ve ne spiego subito la ragione. Questo corso magistrale sarà senz'altro nato con il beneplacito del Ministero della Pubblica Istruzione e del Ministero dei Trasporti trattandosi di Marittimo Portuale e ovviamente con la collaborazione dell'Università di Genova, alla quale si plaude per questa lodevole e sentita iniziativa, di cui evidentemente se ne sentiva la mancanza. Ma nello stesso tempo mi chiedo: Perché tanti ostacoli, difficoltà, e problematiche per un Corso di Laurea triennale per gli allievi che escono dal Nautico? Come il Ministero della Pubblica Istruzione ha dato il suo placet per la Laurea Magistrale di cui sopra, dovrà pure dare il suo assenso per una laurea triennale per gli allievi che escono dal Nautico, e l'Università dovrà adeguarsi...Rimanendo sempre sul tema della Laurea triennale mi collego a quanto scritto a pag.9 e 10 sempre del D.L. 37 dall'amico Ing. Francesco Giuseppe Boero il quale lamenta che Roma non si decide a creare una laurea triennale per i ragazzi del Nautico. Mi rivolgo a Lui: Caro Boero, sarebbe necessario che la tua, la nostra Associazione, come pure i Collegi C.L.C. e D.M., lottassero per questo traguardo comune. Personalmente propongo che un Politico, di qualsiasi colore esso sia, no forse della maggioranza si occupi del problema con interrogazioni in Parlamento e proposte di legge. Forse meglio un politico della maggioranza in quanto, prima della fine della legislatura, egli possa vantare che il suo governo ha risolto questo annoso problema.

Ugo Doderò

POVERA LINGUA ITALIANA , QUANTO RESTA NEI LIBRI, NELLE SCUOLE, NEL PARLARE ?

Stavolta mi ha colpito il rilievo fatto dal Prof. Sannino su alcune incongruenze notate circa alcuni argomenti come quello a proposito di DANTE da parte di Benigni o, ad es. di Che tempo -che- fa... Programma che personalmente non seguo perchè trovo il titolo sballato e blasfemo italianamente parlando. Ma quanto resta, ahimè, oggi, di Italiano nei libri, negli scritti, nelle scuole, nel parlare... Lasciamo perdere. Sarebbe un discorso terribilmente lungo i cui contenuti non trovano nessun appiglio giustificativo proprio da nessuna parte. Senza tener conto poi che stessa degenerazione (e non è uno scherzo di HALLOWEEN) sta subendo l'idioma

inglese nell'assunzione italiana se in una certa classe frequentata dalla mia nipotina la forma interrogativa-negativa di "Mario legge un libro" diventa: Not Mario read a book? Tralascio ogni commento al riguardo. Ma, quanto a Benigni devo proprio dire che -O Animal grazioso e benigno che visitando vai per l'aer perso noi che tingemmo il mondo di sanguigno- a mio avviso, l'ha detta grossa quando, durante una delle sue interpretazioni afferma col pubblico "VI Rendete conto l'ardire di Francesca? Lei osa chiamare Dante- ANIMALE, invece di apprezzarne il sofferto percorso... E non tiene conto affatto che, in quel contesto 'animal' sta' per "essere umano", con un'anima... Bastava andarsi a leggere la spiegazione del testo... Chissà , magari l'avrà detto per burla se tutta la gente ha applaudito compiaciuta. E' probabile che io non abbia capito! Però, povero Italiano.

E adesso ridiamo un po' che non fa mai male. Ho comprato un quaderno al mio nipotino (terza media) sulla cui copertina è scritto:- Se in INGLESE macchina si dice -car- e uomini si dice -men- mia nonna che si chiama CARMEN è una transformer? Un abbraccio vostra aff.ma

Anna Bartiromo

LE DONNE DELLO SHIPPING SON TORNATE

Wista Italia (Women's International Shipping & Trading Association) nomina il nuovo Consiglio Direttivo. La presidenza passa a Daniela Aresu, Vicepresidente e tesoriere Paola Tongiani, Contact person Barbara Gallo, Consigliere Gabriella Reccia, Patrizia Lupi, Alberta Frondoni e Barbara Pozzolo.

Genova, 3 novembre 2017. Wista Italia ha un nuovo Board, eletto dall'Assemblea annuale che si è svolta a Genova lo scorso sabato 28 ottobre a bordo della "MSC Splendida". Nel segno della continuità sono state rinnovate le cariche di Paola Tongiani, Daniela Aresu e Alberta Frondoni, mentre entrano nel Direttivo Barbara Gallo, Patrizia Lupi, Gabriella Reccia e Barbara Pozzolo per un totale di sette membri.

Le componenti del Direttivo sono tutte professioniste del mondo del mare che esercitano la loro attività in settori diversi. Paola Tongiani che è dottore commercialista revisore e consulente aziendale, opera a Carrara presso lo Studio Casani & Associati. Daniela Aresu svolge a Cagliari la professione di Avvocato specializzato in diritto marittimo e diritto dei trasporti. Barbara Gallo, genovese, è titolare della Maritime & Corporate Affairs, società di consulenza in ambito marittimo. Alberta Frondoni di Genova è avvocato e docente nel settore del diritto delle assicurazioni e dei trasporti. Patrizia Lupi, livornese, giornalista, oggi Amministratrice di una agenzia di Comunicazione, proviene dal mondo portuale dove ha ricoperto incarichi dirigenziali a Livorno e Civitavecchia. Gabriella Reccia, avvocato partenopeo, è General Counsel del Gruppo Nova Marine (Romeo/Duferco). Barbara Pozzolo è Avvocato Cassazionista e Mediatore, esperta in Diritto dei Trasporti, Consigliere di Amministrazione di Aeroporto di Genova SpA.

Nominate anche le componenti del Collegio dei Probi Viri: Daniela Fara, Direttrice dell'Accademia della Marina Mercantile di Genova; Monica Bertacca, Dirigente dell'Ufficio

Esterio della Yacht Broker Srl di Viareggio; Serena Scordamaglia, Amministratore unico della società FCM srl, Compagnia italiana specializzata in consulenze sulla gestione delle risorse umane nel campo marittimo.

Michela Fucile, che ha condotto Wista negli ultimi due anni con competenza e professionalità, ampliando la visibilità dell'associazione sugli scenari dello shipping sia nazionale che internazionale, passa il testimone a Daniela Aresu che assume la carica di Presidente. Paola Tongiani ricoprirà la carica di Vice Presidente e di Tesoriera, mentre Barbara Gallo sarà la contact person che curerà i rapporti nazionali e internazionali. Patrizia Lupi si occuperà della comunicazione e dell'Ufficio Stampa.

“Michela è stata un' utilissima guida per Wista in questi anni – ha dichiarato la neopresidente Daniela Aresu – dandole una visibilità anche in un ambito nuovo per l'associazione che è quello della nautica, settore strategico per l'economia del mare. Come lei intendo favorire l'entrata di nuove socie e le relazioni con Wista Med e con Wista International. Wista, che è l'acronimo di Women International Shipping and Trading Association, associa più di 3000 professioniste dello shipping provenienti da oltre 40 paesi nel mondo. Un'associazione in continuo sviluppo con il crescere della presenza delle donne nelle professioni del mare, che rappresenta al femminile il cluster marittimo internazionale.”

Il nuovo Board, che resterà in carica per due anni, intende proseguire con rinnovato impegno il cammino intrapreso dal precedente che puntava allo sviluppo del networking fra le socie italiane e straniere, all'implementazione della formazione e alla promozione dell'Associazione nei diversi consessi nazionali e internazionali. Una campagna di sensibilizzazione delle donne attive nelle professioni del mare punterà a coinvolgere sempre più socie in tutta Italia, per creare una vera e propria rete che colleghi idealmente tutte le professioniste marittime, nell'autentico spirito Wista, utile sia da un punto di vista professionale che come occasione di contatti, idee e scambi di esperienze. Saranno programmate iniziative finalizzate alla promozione e al sostegno del genere femminile, a tutti i livelli, nei diversi settori dell'economia marittima, dove la presenza delle donne è poco rappresentata o incoraggiata.

Prossimo appuntamento di Wista a Roma, l'8 novembre, per il Forum nazionale su "La formazione marittima futuribile" presso la sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il Forum vede coinvolta la socia Wista Anna Izzo e gode del patrocinio di WISTA Italia. Il 17 novembre si terrà invece a Genova l'Assemblea mensile dell'Associazione durante la quale il Direttivo proporrà il programma dei lavori per il prossimo anno.

Per informazioni:

Press Contact: Patrizia Lupi Cell. + 39 339 6974753 patlupi@gmail.com

Ai Soci ed Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Vi segnaliamo il programma degli eventi per il mese di novembre 2017 ai quali ATENA ha il piacere di invitarVi: Lunedì 6 novembre, ore 17:00 / 19:00 Seminario: Il codice ISM: esperienze di una società armatrice e di un certificatore Relatori: Cap. Michele Bogliolo (Carbofin) / Ing. Diego Beltratti (ABS)· Giovedì 9 novembre, ore 16:00 / 18:00 Seminario: Esperienze di sorveglianza in cantiere di nuove costruzioni Relatore: Ing. Diego Beltratti (ABS)· Lunedì 20 novembre, ore 17:00 / 19:00 e mercoledì 22 novembre, ore 17:00 / 19:00 Seminario: I compiti dell'Autorità Marittima Relatore: CV (CP) Vincenzo Vitale (Direzione Marittima Liguria)· (*) Giovedì 23 novembre, ore 16:00 / 18:00 Seminario: Un ingegnere a capo di una società di shipmanagement Relatore: ing. Vittorio Portunato (SeaQuest Shipmanagement)

*) Lunedì 27 novembre, ore 17:00 / 19:00 e mercoledì novembre 29, ore 17:00 / 19:00
Seminario: Vetting e clausole di noleggio Relatore: ing. Marco Leveratto (Premuda Società di Navigazione) ; Giovedì 30 novembre, ore 16:00 / 18:00 Seminario: Le visite di una società di classificazione a navi in esercizio Relatore: ing. Diego Beltratti (ABS)

Tutti gli eventi in questione avranno luogo nell'Aula A2 del Polo Navale del DITEN, Villa Cambiaso, Via Montallegro 1, Genova

Per ragioni organizzative si richiede a coloro che intendono partecipare ad uno o più dei seminari in questione di comunicarlo preliminarmente a questa segreteria ATENA.

Per i seminari marcati con (*), organizzati in collaborazione con l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova e accreditati per il riconoscimento di CFP, i professionisti possono trovare sul sito dell'Ordine le indicazioni per la frequenza ai seminari ed il riconoscimento di CFP.

genova@atenanazionale.it

CONTROLLI SULLA FILIERA ITTICA DELLA GUARDIA COSTIERA

VENEZIA .Prosegue incessante, anche nel periodo autunnale, l'attività degli ispettori della Capitaneria di porto - Guardia Costiera di Venezia, a tutela dei cittadini.

Nella giornata del 2 novembre, gli ispettori di Venezia, attivati da una segnalazione pervenuta dagli omologhi di Genova, hanno effettuato un controllo approfondito in un magazzino all'ingrosso di prodotti ittici surgelati nella provincia di Bergamo (rientrante nella giurisdizione della Direzione Marittima di Venezia). Al termine delle operazioni, durate più di dodici ore, venivano posti sotto sequestro kg 38.976 (pari a 39 tonnellate) di prodotti ittici provenienti dal Sud-est asiatico e destinati alle catene di ristorazione etnica (sushi), ormai presenti in maniera capillare su tutto il territorio nazionale. Nei prossimi giorni saranno notificate sanzioni amministrative per circa 50.000 euro.

In particolare, nelle confezioni era stata omessa l'indicazione di provenienza del prodotto, impedendo agli ispettori di verificare se lo stesso provenisse da bacini idrici altamente contaminati, in violazione al regolamento CE 1379/2013.

Avendo gli ispettori operato congiuntamente (in virtù del piano regionale integrato voluto dalla Regione Lombardia) con il personale dell'Agenzia Tutela della Salute - Dipartimento Prevenzione Veterinaria di Bergamo, al titolare della ditta, è stato notificato anche un atto di sospensione dell'attività, fino al ripristino delle minime condizioni igienico-sanitarie.

L'attività proseguirà incessante e capillare anche nei prossimi giorni.

03/11/2017

Ai seguenti link potranno essere visionati un video e materiale fotografico inerenti al comunicato stampa:

<https://we.tl/ay8z3KQ14z>

LE PROVE NON DISTRUTTIVE Conferenza nazionale

Milano - Non c'è dubbio: tutto è andato oltre le più rosee previsioni.

In un periodo di crisi economica ed industriale come l'attuale, certamente alla vigilia i timori c'erano, in vista della "17a Conferenza Nazionale

delle Prove Non Distruttive”.

Invece, la manifestazione organizzata dall'Associazione Prove Non Distruttive a Milano, nella splendida location dell'Hotel Ata Expo di Pero (Città Metropolitana di Milano) nei giorni 25, 26 e 27 ottobre 2017, è stato un autentico successo, confermando la Conferenza l'appuntamento leader non solo italiano delle PND.

Infatti in tre giorni a Milano si sono ritrovati oltre 1.000 tecnici, esperti e ricercatori italiani del settore, con un aumento vertiginoso di partecipanti. All'inaugurazione, di fronte ad una sala gremita come non mai, i lavori sono stati introdotti e coordinati dal Segretario Generale dell'Associazione Ezio Tuberosa e dal Presidente in carica.

Appuntamento al 2019

I lavori sono iniziati con interessanti relazioni presentate da Luigi Merletti, Valentina Vicario, G. Donghi, G.G. Consonno ed Ettore Pagini, introdotti rispettivamente da Michael Reggiani, Daniele Bisi, Michele Carboni ed Aldo Canova. Poi, dopo il break per il pranzo a buffet, è partito un fitto programma che ha visto la presentazione di oltre 90 relazioni, la maggior parte inedite.

Da segnalare anche il numero record di stand, che sono stati ben 54; gli stand nella tre giorni sono stati visitati da tecnici e funzionari del settore interessati alle novità presentate. Nell'occasione sono stati attivati parecchi interessanti contatti, che sicuramente sfoceranno in accordi commerciali a diversi livelli.

Per concludere, tre giorni intensissimi, che hanno calamitato ed interessato tutti i presenti, i media locali e le riviste tecniche nazionali.

Oltremodo positivo anche il giudizio delle Società leader del settore che hanno voluto affiancare l'organizzazione economicamente e con contributi altamente tecnici.

“Ma non staremo a dormire sugli allori - ha concluso soddisfatto Ezio Tuberosa - e già dal prossimo mese di gennaio 2018 inizieremo a lavorare per la diciottesima edizione, in programma nell'autunno del 2019, che coinciderà tra le altre cose con i 40 anni della nostra Associazione!”.

Appuntamento quindi ormai rivolto alla grande festa del quarantennale AiPnd !

Ufficio Stampa AiPnd

Franco Ricciardi

Brescia, 30 ottobre 2017

LETTURE E APPUNTAMENTI

"Atlante delle Isole del Mediterraneo"

ROMA .Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi Giovedì 9 Novembre 2017 alle ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare, via del Vantaggio,19, Roma per la presentazione del nuovissimo libro "Atlante delle Isole del Mediterraneo" di Simone Perotti

Con l'autore, presenta Caterina Grigniani, giornalista e direttore Roma Italia Lab

Per tutti gli amici innamorati del nostro Mare, della Narrativa di viaggio, della Navigazione e... della scrittura mediterranea di Simone Perotti

Potete confermare la Vostra partecipazione registrandovi a questo link

Nueva Tabarca, Kythira, Alboràn, If, Kalymnos, Agios Efstratios...

Alcune pagine : ...ogni "isola è il mondo concentrato in un punto... un brano di terra anarchica". Il Mediterraneo è un mistero. Vi aleggiano personaggi oscuri, salvifici, pericolosi, presenze ineffabili in grado di attrarre flotte di girovaghi, pirati turchi inseguiti dagli acerrimi nemici genovesi, anonimi piloti inabissatisi nei pressi dell'isola di Alboran, vichinghi giunti navigando il Dnepr e il Mar Nero, eremiti superstiti e dimenticati. Un arabesco di storie che da geografia disegnata su un foglio diventa manuale di esistenza, mappa alla ricerca geosofica del senso. Seguendo le sue rotte potremmo sconvolgere le categorie della conoscenza, finendo col misurare la terra col canto, tracciare i confini con i colori delle spezie, usare i ricordi per contare le miglia, o le idee per riempire il volume delle cose. E allora le carte mostrerebbero ben altro che il semplice profilo delle coste. Semmai il comune dolore e l'ebbra euforia che condividiamo con chi crediamo diverso da noi, solo perché abita sull'altra sponda di questo mare. Quella che sta lì, di fronte a noi, e che ancora non conosciamo.

Il naufragio della baleniera Essex e la leggenda di Moby Dick

GENOVA .Sabato 11 novembre alle ore 15 presenterò, nell'area museale della Lanterna di Genova, il mio nuovo libro "Il naufragio della baleniera Essex e la leggenda di Moby Dick", Magenes 2017.

In questo libro non parlo di fari ma di balene e balenieri, di un naufragio avvenuto nel 1820 nel Pacifico, delle terribile avventure dei naufraghi e di come questo evento ispirò Herman Melville a scrivere il suo Moby Dick. E'una storia vera, suffragata da documenti ricevuti dalla Libreria dell'Harvard University e da altri ricevuti dalla Nantucket Historical Association, cioè i diari di due dei sopravvissuti e le pagina manoscritte delle note che Melville apportò a uno di questi diari.

Lo so che oggi parlare di caccia alla balena fa impressione, dato che ancora alcune nazioni, vedi il Giappone, continuano con la scusa delle ricerche scientifiche a praticare questa caccia, ma qui siamo in tempi diversi, quando l'olio di balena era l'unico combustibile liquido conosciuto. C'era ancora tempo prima che arrivasse il petrolio. Oltretutto il capodoglio forniva anche altri prodotti che venivano commercializzati con grande facilità, vedi gli spermaceti che si trovano nella sua testa e che servivano per fabbricare candele costosissime che non facevano fumo e che per questo venivano usate anche nelle lanterne dei fari, e l'ambra grigia, pregiatissima per l'industria del profumo.

A quei tempi era un'attività molto remunerativa, soprattutto per gli armatori e per i capitani, non certo per l'equipaggio che veniva pagato con percentuali bassissime.

Fu per un puro caso che qualche anno dopo Herman Melville, anche lui baleniere per un breve periodo, venne a conoscenza di questo fatto leggendo il diario del primo ufficiale e a questo si ispirasse per il suo libro,

modificando la storia e mettendoci di mezzo la balena bianca, simbolo di tutti i mali.

Forse non tutti sanno che Moby Dick, uscito nel 1851, all'inizio fu un fiasco e fu riscoperto solo negli anni '20 del 1900 diventando uno dei più importanti libri della letteratura Americana.

L'evento è organizzato dall'Associazione Il mondo dei Fari, in collaborazione con la Fondazione Mario e Giorgio Labò e l'Associazione Amici della Lanterna.

Anna Maria “Lilla” Mariotti

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da “SOCRATE” di Luciano de Crescenzo ed. Mondadori.

“Per capire cos’è la giustizia, dice Socrate, proviamo ad assistere alla nascita di uno stato. Secondo me uno stato nasce perché nessuno di noi basta a se stesso. L’uomo ha tanti bisogni, così tanti che più uomini sono costretti a vivere insieme per aiutarsi vicendevolmente. A questa convivenza daremo il nome di stato. Ora il primo dei bisogni è il cibo, il secondo l’abitazione, il terzo il vestiario e così via. Nel nostro stato allora ci sarà bisogno di un agricoltore, di un muratore, di un tessitore e magari anche di un calzolaio. Ciascuno si specializzerà nel proprio lavoro producendo per sé e per gli altri, poiché per raggiungere la massima efficienza, è necessario che ciascuno faccia il proprio mestiere e non quello degli altri. Ogni categoria però avrà bisogno anche di attrezzi per poter lavorare: di aratri, di cazzuole, di cesoie, e quindi di carpentieri, di fabbri e di tanti altri artigiani. Ma la produzione interna potrebbe anche non bastare, nel qual caso dovremmo ricorrere a scambi con gli stati vicini, e per far questo avremo bisogno di commercianti abili ed esperti e di marinai, di piloti, di comandanti per i trasporti via mare. Poi dal momento che a nostra volta riceveremo la visita di commercianti stranieri avremo bisogno di persone che facciano da intermediari. Poi, Glaucone*, tu vorresti anche il lusso, profumi, incenso, etère, musicisti, attori impresari, corèuti, fabbricanti di monili e suppellettili. Ma nel caso avremo bisogno di un territorio più vasto per nutrire tutti e saremmo costretti a sottrarlo ai nostri vicini e anche loro, se saranno avidi come noi, vorranno prenderci una parte del nostro territorio. Andrà a finire che scoppierà una guerra e avremo bisogno di soldati bene addestrati per difenderci ed aggredire e non basteranno i cittadini da soli se è valido il principio che ognuno deve fare il suo mestiere e non quello degli altri”.

*Glaucone fratello di Platone.-

Nota di De Crescenzo “Così Platone, dopo aver definito l’agricoltura, l’artigianato e il terziario, inventa anche il militare di carriera”

F I N E