

## DL NEWS magazine **economia cultura attualità** Foglio telematico a cura di Decio Lucano 15 novembre 2017

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

### TOP SAILS

*Ci siamo arrampicati quassù ( Topsails ) sui pennoni più alti per vedere meglio con gli occhi e con il cuore che cosa passa sull'orizzonte oggi...*

Un relitto? No, un'errata corregge, incontro oggi il mio amico Carlo che mi dice :  
*“c'è un refuso in una data nella presentazione del libro I Savoia a Genova del precedente DL News. Luigi XIV , Re Sole, per sottomettere Genova alla Francia schierò tutta la flotta francese che cannoneggiò la città per 4 giorni . Era il 17 maggio 1664. ( e non 1864 ovviamente )”* .  
Ci scusiamo con i lettori . Grazie Carlo della segnalazione.

Dinanzi ... il mare, Storie di mare e di isole, di Francesco Pittaluga, Erga edizioni ,  
presentato a Genova al Ducale nella sede di A Compagna , 252 splendide pagine di poesia in  
prosa, di storia vera di personaggi di guerra e di leggende , tra paesi rivieraschi e nelle isole  
“ dinanzi il mare “ che vi racconteremo nel prossimo “ viaggio telematico “.

Il Comandante ucciso sulla portacontaineri MSC Giannina , un capitano ucraino di  
54 anni scomparso nel viaggio tra Gioia Tauro e Genova. Due ufficiali ucraini accusati di  
averlo ucciso. Mi ricorda il caso Granefors nel 1969 , fece molto scalpore perchè montava la  
polemica sulle bandiere ombra. Due ufficiali croati avevano scaraventato in mare il  
comandante italiano nel canale di Mozambico

Meganavi, ordini a gogo di portacontaineri da oltre 20.000 teus , Msc, Cma Cgm, Mol,  
Grimaldi . Molte ormai con propulsione a GNL. Grimaldi ha ordinato 10 ecoship progettate  
per eliminare le emissioni del fuel, anche per innovative batterie al litio ( dimensioni di due  
Tir) installate a bordo che consentiranno di spegnere i motori a nave ormeggiata eliminando  
le emissioni in porto. Forse il cold ironing , la rete elettrica collegata alla nave dalle banchine  
elettrificate con lo stesso scopo, non sarà più necessario, stante le difficoltà di installazione nei  
porti , Genova compresa.

Essere di destra, oltre il luogo comune , alle radici di un'idea, incontro con Alberto  
Rosselli direttore di Storia Verità e Mario Bozzi Sentieri a Genova mercoledì 15 novembre  
18.15 in via di Brera 2/24 . Argomento che si presta a polemiche di parte e quasi mai obiettive,  
anzi approfondiscono il solco tra puri /puristi ( sinistra ) e barbari ( liberali e di destra ), così  
ormai si divide l'opinione pubblica alimentata da una informazione superficiale e spesso  
schierata. Consiglierei a coloro che si considerano puri ( e a tutti ) di leggersi il Manifesto  
dei conservatori di Giuseppe Prezzolini, se riuscite a trovarlo , era edito da Rusconi nel 1972.

**Tre navi da** crociera davanti al mio studio a Nervi il 25 ottobre pomeriggio , un paio di miglia di distanza , enormi falansteri orizzontali. Sembrava danzassero , anzi entrassero in collisione tanto apparivano vicine le une alle altre; non avevo mai visto tre mega navi da crociera in...regata. Dopo i catamarani con le ali vedremo anche le navi passeggeri all'America's Cup?

**Eugenio Costa** , fotografo del Centro Storico di Genova, ma forse è meglio chiamarlo artista e pittore in quanto nel suo laboratorio ha una quantità di latte di colori che mischia e crea per tinggiare gli intonaci delle case del centro storico genovese deturpate dagli orrendi murali e riporta all'originale splendore ( dopo averli ripuliti ovviamente ) questi angoli unici della Genova antica. Un impegno gratuito. Encomiabile.

**CSTN** , Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli n.63 , rivista online ricca in ogni numero di articoli di storia , sport, attualità scritti da autorevoli collaboratori . [www.cstn.it](http://www.cstn.it)

**Strada ferrata** tra Torino e Genova realizzata nel 1853, ai tempi dei Savoia , una mostra con tanto materiale espositivo di carte topografiche e modelli di locomotive a vapore aperta fino al 30 gennaio alla Biblioteca Universitaria di Genova .

**Si combatteva qui! 1914-1918** , mostra ( fino al 2 gennaio ) sulle orme della Grande Guerra dalle Alpi ai Carpazi curata da Alessio Franconi, legale, scrittore e fotografo, alla Commenda di Genova autore del volume “ Si combatteva qui! nei luoghi della grande guerra ( sarà presentato il 25 novembre ) , un percorso di 70 fotografie per comprendere il costo del sacrificio umano dei conflitti.

**La casa del Tasso a Sorrento** è un documentato originale studio ( ricevuto dalla professoressa Annunziata Berrino dell'Università di Napoli ) di questo nostro grande poeta, Torquato Tasso, noto per la Gerusalemme Liberata , nato a Sorrento l'11 marzo 1544 e morto a Roma il 25 aprile 1595. Poeta amato dai francesi , intellettuale della controriforma , adorato dal razionalista Voltaire ( e anche da Rousseau ) che aveva definito la Gerusalemme Liberata ( 1581) superiore all'Iliade di Omero. La casa natale del Tasso visitata dai turisti e rimessa in ordine fu contesa tra francesi napoleonici e la restaurazione borbonica; ma se ne parla e scrive poco in Italia di questo nostro grande cantore .

**All'orizzonte le sagome della riforma dei porti ( niente sindaci nel comitato di gestione delle AdSP)** , Nella città della Lanterna comincia il lungo iter dei progetti “ donati dal sen. Piano per tradurli in realtà finanziaria e urbana. Intanto gira la ruota panoramica alta 45 metri nel Porto Antico e altre proposte come l' Hennebique( i Silos abbandonati ), la collina degli Erzelli e il rilancio di Nervi possono aspettare in una regione dove un italiano su quattro è considerato a rischio povertà ( è già povera veramente , ndr). Non è la popolazione anziana responsabile della decadenza della Liguria, sono i giovani in cerca di lavoro che scappano in altre regioni o vanno all'estero e i 40/cinquantenni che hanno perduto il lavoro che impoveriscono loro malgrado questa terra .

**( a cura di Decio Lucano)**

## SILVESTRO SANNINO OSPITE DEL CLUB TELEMATICO DL NEWS

Caro Decio,

Ti invio una nota che scrissi circa dieci anni fa in occasione della declamazione di Roberto Benigni dell'ultimo canto del Paradiso per chiarire il motivo della mia allusione alla sua recita dantesca.

Inoltre, a corollario della mia nota sul C.te di nave, trascrivo qui di seguito un passo della sentenza della Corte suprema di Cassazione (caso Concordia- Schettino ndr) del quale non sono riuscito a capire il significato. Se qualcuno tra i tuoi collaboratori o tra i lettori mi potesse aiutare nella analisi e nella esegesi del breve passo gli sarei molto grato.

"...il dovere di mantenere il comando (*della nave ndr*) nel pericolo non si può spingere fino al punto di esigere che il comandante affondi, sempre e comunque, con la sua nave, secondo un'immagine retorica da tempo desueta e priva di riscontro giuridico..." pag. 127 di detta sentenza.  
Silvestro Sannino

### Il Professore che tutti vorrebbero

#### MA NON E' BENIGNI IL MODELLO DI DOCENTE

Non mancano episodi ed occasioni per riproporre la Scuola alla ribalta, all'attenzione generale, in termini negativi. Talvolta si tratta di fatti aberranti, penosi, dovuti a soggetti che sono anni luce lontani da una realtà non priva di carenze, di malesseri ma che nel complesso è del tutto estranea a certi fenomeni di malcostume. Nel bene e nel male la figura centrale nel processo dell'educazione istruzione rimane il docente ed i fruitori più diretti del servizio-scuola, genitori e studenti, ripongono in lui le migliori aspettative dell'esperienza formativa; anche la società ha ragioni per investire nella funzione docente parte importante del proprio futuro. Eppure si ha una sensazione diffusa che il prof. non si senta entusiasta del proprio ruolo, non possa andare orgoglioso del prestigio che gode in giro, senza parlare degli scarsi riconoscimenti sul piano economico.

Intanto una schiera sterminata di professionisti dell'istruzione astratta continua a proporre conoscenze accessorie e nuove competenze per il docente che fa didattica vera, sul campo. Vogliono, questi, che il docente abbia una testa ben piena di psicologia, di sociologia, di pedagogia ipotetica; sono pronti a discettare e suggerire metodi e forme di insegnamento ma si guardano bene dall'indicare esperienze da loro fatte ed i risultati conseguiti. In breve si perpetua il noto principio dell'armiamoci e andate a combattere. Nel migliore dei casi si partoriscono tecnicismi faticosi ed inconcludenti, che fanno più male che bene all'azione educativa.

Qualche tempo fa, in occasione della lettura di Benigni in TV dell'ultimo Canto del Paradiso, si sentivano in giro frasi del tipo: "così va letto Dante, così va studiato". Il prof. di lettere italiane non distratto, memore del fatto che certe correnti di pensiero lo vogliono sempre come "Maestro di Vita", come "Missionario", accusò il colpo, rimase perplesso; si pretendeva ora che diventasse anche attore? Il prof. doveva cimentarsi in prestazioni alla Benigni ma per un tozzo di pane?

Già per essere maestri di vita sarebbero necessarie esperienze che il docente medio non ha, e non potrebbe avere; il concetto di missione appartiene ad una retorica ormai fuori della realtà; fare l'attore non si improvvisa su due piedi. D'altra parte un docente che legga Dante alla Benigni, o alla Gassman o alla Albertazzi a che serve? Gli attori si possono ammirare nelle attività integrative, a teatro, ma il docente ha una funzione più importante e più nobile, che rientra nelle sue competenze.

A parte il fatto che la prestazione televisiva di Benigni, che si suppone molto ben remunerata, sul piano dei contenuti desta non poche perplessità ed essa non può avere un significato didattico rilevante. Benigni si propose di far vedere alla gente le cose viste da Dante in Paradiso quando lo stesso Poeta aveva con forza e per più volte avvisato che non poteva riferirle perché non era in grado di farlo (...e vidi cose che ridire// né sa né può chi da lassù discende;// perché appressando sé al suo disire,// nostro intelletto si profonde tanto,// che dietro la memoria non può ire.). Già Agostino, Goethe, Dickens, per non parlare di altri Grandi, avevano avuto modo di dire che certe situazioni, certe sensazioni, non si possono descrivere da mente umana e il Robertino vuol far credere...ma ci faccia il piacere! In più Benigni si chiedeva perché Dante avesse tirato in ballo gli Argonauti senza ragione. Si fa solo osservare che il Poeta, il quale ricorre spesso all'analogia, al confronto, alla metafora, sta facendo un Viaggio sublime che è giunto al suo apice; e a quale viaggio terreno poteva raffrontarlo se non al viaggio simbolo degli Argonauti?

Caro Prof. lascia stare il Benigni; se c'è tempo in classe ci sono spazi per guidare lo studente a penetrare alcuni tra i mille e più messaggi di Dante, la maggior parte sempre attuali. La scienza di Dante è ai confini delle conoscenze del suo tempo eppure il Poeta riesce a trattarla in modo corretto, elegante, senza tecnicismi, oltre Tolomeo, oltre Alfragano. Dante padroneggia sempre gli argomenti che tratta e questo, a parte la sua Poesia Sublime, potrebbe convincere i giovani a leggere buoni libri anche dopo la scuola, non per la scuola. Il Sommo Poeta sa rendere più completo, più universale il personaggio umano di Ulisse, già dipinto con maestria da Omero; e la sindrome di Ulisse, l'ardore a divenir del mondo esperto, la psicologia del suo rapporto con la bella Calipso, potrebbero aiutare tanti giovani nei loro problemi esistenziali...

Navigare nella cultura di ogni tempo, ricercare sentieri, itinerari per mete precise non è solo un esercizio estetico, ma un metodo per orientarsi in ambienti complessi, per dare risposte a dubbi, per trovare i porti di approdo al sicuro di tempeste. Una buona preparazione delle proprie discipline; conoscenze di psicologia, di sociologia di pedagogia, ma solo in senso didattico; un po' di buon senso associato a fermezza e a pazienza; la disponibilità all'empatia, a mettersi nei panni degli altri. Già questo sarebbe un sogno fatto realtà per il genitore sensibile e responsabile. E non è un'utopia perché la pratica dimostra che la scienza e la coscienza docente riescono a risolvere al meglio anche situazioni in presenza di carenze legislative e di disfunzioni di sistema. Se poi la società, nel concepire la propria scuola e la sua autentica mission, sapesse liberarsi di certi dogmi, di preconcetti e vincoli strani, per il prof. si potrebbero aprire prospettive affascinanti a vantaggio di tutti. E il prof. John Keating, protagonista del film "L'Attimo Fuggente", non sarebbe solo un personaggio della letteratura. Si avrà modo di indicare in altra occasione alcuni di questi lacci e laccioli.

**Silvestro Sannino**

## Le osservazioni di Anna Bartiromo

### Le strade ferrate , la Napoli-Portici ,il Ministero perduto, la tecnologia veloce,mostro distruttore

Fa piacere dopo tanto tempo sentir qualcosa che riguarda la ferrovia NAPOLI-PORTICI. Un ricordo che tu Decio hai voluto sottolineare nell'ampia carrellata di notizie circa i vari, primi collegamenti su rotaie, di una volta, tra le città. Ed io che, come ben sai, pur essendo nata a PIANO DI SORRENTO, sono vissuta a Portici per quasi 24 anni con buona parte della mia famiglia che abitava lì, sentivo i miei nonni parlare con entusiasmo di questo argomento a cui avevano potuto assistere ovvio, di persona, aggiungendo che l'ospite d'onore a bordo, del treno, quel giorno, era proprio il Re. Infatti, il 3 Aprile del 1839 un convoglio composto da una locomotiva a vapore di costruzione Inglese-LONGRIDGE- con comode poltrone in marrone - univa Napoli a Portici con fermata al "GRANATELLO" ( cosa che pochi sanno), poichè neanche oggi, che è comunque una fermata d'obbligo prima di proseguire per Salerno, ne si evidenzia il nome. Un doppio binario lungo 7,25 km di fronte a quello che, allora era un lungomare azzurro e meravigliosamente pulito, richiamo domenicale di cavalieri e dame, alcune agghindate di abiti fruscianti e gioielli vistosi. Non solo ma VITTORIO EMANUELE 2do un po' prima, come si legge dalla Tua news, istituiva un MINISTERO che io, come tanti altri, riteniamo di grande importanza, quello della 'MARINA ' che comprendeva sia la MARINA MERCANTILE che Militare. E non è certo per il gusto di essere tacciata come nostalgica che, per un Paese di mare come il nostro, il potersi vantare di avere un tale Ministero, ben articolato e con un unico, preciso fine, credo sarebbe davvero motivo di orgoglio. Il nome che porta oggi - e non lo ripeto perchè per me non significa niente- convinta come sono che ne abbia svilito il vero significato riducendone all'osso il Valore, è semplicemente irrisorio. Quanto all'avanzata della tecnologia di cui comunque,come sostieni, non possiamo fare a meno e da cui, volente o nolente, siamo coinvolti appieno come in un vortice che non ci da' tregua, approfitto per rifarmi ancora una volta ad un precursore di questa riflessione che è D,H LAWRENCE, esimio scrittore Inglese che, nel suo capolavoro-ENGLAND MY ENGLAND, definiva Mostro distruttore, tutta quanta la tecnologia che già allora avanzava, auspicando, meglio, ipotizzando un'INGHILTERRA protetta da un grande giardino cinto da un'ampia siepe che la difendesse... Mi chiedo quali paure ci affliggeranno quando (e non ci vuole molto) saranno solo i robot a sostituire appieno l'uomo nelle sue mansioni, quali problematiche che adesso sfuggono ai più, dovremo affrontare, da impreparati quali siamo, visto che stoltamente, innegiamo convinti ad un mondo così?. Con affetto

Anna Bartiromo

# LA LENTA NAVIGAZIONE DELLA RIFORMA DEI PORTI

## Un chiacchierata con TOBIA COSTAGLIOLA di Nicola Silenti

Una politica impicciona, lo spreco dei fondi dello Stato e dell'Unione europea e un interminabile campionario di patologie e intoppi endemici. I mali che affliggono la portualità italiana continuano a perpetrarsi sempre uguali a sé stessi come le stagioni, in uno stallo che pesa come un'insostenibile zavorra sulla schiena del comparto e del suo enorme indotto. Una situazione desolante che stride con l'impegno quotidiano dei lavoratori del settore e che suona ogni giorno di più inaccettabile per i tanti professionisti che non si vogliono arrendere all'irrelevanza di un settore dalle potenzialità sconfinite, come denunciato da tempo da Tobia Costagliola, firma tra le più prestigiose della stampa del settore nonché brillante autore di profonde riflessioni su vari aspetti del mondo marittimo, spesso riportate sul foglio telematico di Decio Lucano DL NEWS. Collaboratore tra i più stretti della famiglia Lauro e in seguito apprezzato professionista di altri prestigiosi gruppi italiani del comparto, il capitano Costagliola vanta, tra l'altro, una vasta esperienza in materia di portualità, che studia e approfondisce da anni nella convinzione che «molto dello stato di salute delle nostre città e delle loro prospettive di sviluppo dipende proprio dai nostri porti».

### Capitano Costagliola, da anni si dibatte nel Paese sul tema della riorganizzazione dei porti. A che punto è oggi la situazione?

«E' da parecchi anni che si scrive e si legge di tutto e di più sui porti italiani e sulla loro riorganizzazione. L'intera situazione della portualità nazionale è stata analizzata e sviscerata, facendo in particolare attenzione al lungo e difficoltoso iter delle nomine dei presidenti e dei comitati: è ancora vivo l'eco delle dichiarazioni enfatiche e dei programmi annunciati dai neopresidenti sotto lo sguardo vigile del ministro Delrio. Tuttavia, i problemi del comparto continuano a essere nel complesso gli stessi di sempre, pur nella diversità delle posizioni geografiche e logistiche: un'eccessiva invadenza della politica, i soliti privilegi di pochi, progetti fantasiosi e irrealizzabili, campanilismo, burocrazia patologica, incapacità di utilizzo dei fondi pubblici e via dicendo».

### Riesce a individuare qualche motivo di ottimismo all'orizzonte?

«In realtà, stando a quanto emerso dal recente Forum internazionale di Confrtrasporto – Confcommercio, il mio pessimismo sul tema si è rafforzato. Basta porre attenzione ai numeri di una ricerca di Confcommercio sui porti italiani per comprendere le ragioni della mia sfiducia. Da questo studio emerge che tra il 2005 e il 2015 le quote del traffico portuale in Italia sono calate dal 23 al 19 per cento del totale, e dei 25 principali scali nazionali, soltanto sei hanno definito un piano regolatore portuale come prevedeva la legge di riforma del 1994: Genova, Trieste, La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi, solamente Livorno, Trieste e Cagliari hanno colto le opportunità di semplificazione offerte dalla riforma Delrio. Uno dei problemi individuati all'origine di questa debacle sta nel fatto che l'Italia ha la disponibilità dei soldi stanziati dall'Unione europea, ma non riesce a spenderli. Facile convenire con le conclusioni di Confrtrasporto: nessuna riforma può bastare da sola, sono le autorità di sistema che devono lavorare, ma molte non lo fanno, tant'è vero che la gran parte

degli scali italiani ha dei piani portuali vecchi di cinquant'anni. E' evidente che, se il sistema

nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l'Italia sarà tagliata fuori da ogni mercato>>. Un sistema incapace di adeguarsi ai tempi è un onere inaccettabile per un Paese che mira al rilancio della propria economia. Le sfide della concorrenza globale non concedono deroghe né rinvii: nessuno può concedersi il lusso di farsi trovare impreparato».

*da destra.it / mare & lavoro/ perchè i porti italiani rischiano l'irrilevanza.*

---

## PROFESSIONE MARE

### Per i marittimi italiani servono maggiori investimenti in formazione

Le nuove tecnologie e il “virtuale” hanno impatto sempre maggiore sulla preparazione dei futuri equipaggi, Italia in ritardo sugli altri Paesi

**Roma**, 8 novembre 2017 I marittimi italiani sono in grado di affrontare le sfide che impongono le nuove normative internazionali? Che impatto hanno le nuove tecnologie sia sulla vita di bordo che, soprattutto, sulla formazione dei lavoratori? E infine, nella preparazione degli equipaggi siamo più indietro o più avanti rispetto agli altri paesi europei? Con l'intento di dare una risposta a queste domande Archimede Maritime Training Network, in collaborazione con DNV GL e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha radunato oggi a Roma una dozzina di esperti, italiani e stranieri. Il forum, tenuto presso il comando della Guardia Costiera e intitolato “21st Century Maritime Training – La formazione marittima futuribile”, ha visto interventi di altissimo livello, che hanno suscitato grande interesse da parte degli oltre cento professionisti del settore marittimo che si sono accreditati.

L'evento è stato organizzato da Archimede Maritime Training Network, l'alleanza siglata nel 2016 fra i tre più importanti centri di addestramento liguri nel settore marittimo e cioè Ente per l'addestramento di osservatori radar (controllato all'80% dall'Accademia Italiana della Marina Mercantile), Litav, che si occupa di formazione marittima superiore, e CMA-Sistemi antincendio-formazione. Oltre ai tre enti capifila, fanno parte di Archimede altre nove aziende partner.

In apertura dei lavori Anna Izzo, portavoce di Archimede, ha ricordato come le tematiche della formazione siano sempre più complesse: “Ai marittimi il mercato del lavoro oggi richiede grandi competenze in materia di normative e tecnologie, oltre a una forte specializzazione e flessibilità. Le loro crescenti necessità di formazione e aggiornamento però non sempre sono comprese adeguatamente, servirebbe un cambio di mentalità, col forum cerchiamo di dare un segnale”.

Volker Bertram, senior project manager di DNV GL Hamburg - Competence & Learning / Maritime Academy, ha fatto una panoramica dedicata all'e-learning, sottolineando le modalità più efficaci per l'insegnamento alle nuove generazioni, che prediligono l'approccio del “gioco” e del virtuale alle forme tradizionali di apprendimento e hanno soglie di



attenzione diverse, più basse, rispetto al passato.

Il secondo relatore di DNV GL, il senior training advisor Bernhard Loebermann, ha passato in rassegna la complessa normativa internazionale dedicata alla formazione marittima, soffermandosi in particolare sugli aspetti ambientali, di sicurezza e di cyber security.

Ancora sulla normativa, soprattutto italiana, di sicurezza della navigazione è intervenuto il C.A. Luigi Giardino, Capo 6° reparto del Comando generale Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

La parola è passata ai tecnici di ABB, azienda leader nell'automazione: Massimo Bisceglia ha rivelato come il tempo disponibile e dedicabile alla formazione da parte del personale tecnico marine sia limitatissimo, mentre fattori come età, scolarità e costi la rendano a volte difficilmente fruibile. Gli ha fatto eco il collega finlandese Niko Kalkaja, in un intervento tutto incentrato sulla digitalizzazione della formazione e sull'uso della "realtà aumentata".

**Massimo Figari, del Dipartimento di Ingegneria Navale (DITEN) dell'Università di Genova, ha presentato il progetto di istituzione di un corso di laurea per gli ufficiali della Marina Mercantile, che sia immediatamente "spendibile" a bordo (ma anche a terra) e che possa contribuire a ridurre il gap formativo fra l'Italia e gli altri Paesi europei. Gli interlocutori con cui portare avanti questa proposta sono il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell'Istruzione.**

In conclusione, nella parte relativa alle nuove tecnologie per la formazione, Claudio Donato (IBR Sistemi) ha spiegato l'utilizzo dei "serious game" come simulatori e realtà virtuale, Alessio Redina (ECA Sindel) ha ricordato come l'80% degli incidenti in mare sia causato da errori umani, evidenziando tuttavia come l'utilizzo di simulatori in fase di addestramento abbia portato a una significativa riduzione del loro numero. Infine Igor Juricic di Intergraph Italia LLC ha aggiornato circa il ruolo attuale dei modelli 3D con particolare riguardo alla formazione del personale impegnato sulle piattaforme offshore.

Al termine del forum Renato Causa, responsabile relazioni istituzionali di Archimede Maritime Training Network, ha espresso la volontà di rendere l'evento un appuntamento fisso per i professionisti della formazione in ambito marittimo.

Tutti gli atti del convegno sono disponibili sul sito [www.archimedemtn.it](http://www.archimedemtn.it)

Archimede Maritime Training Network [info@archimedemtn.it](mailto:info@archimedemtn.it)

Ufficio stampa: Riccardo MASNATA [r.masnata@gmail.com](mailto:r.masnata@gmail.com) tel 328 6654792

## **IL COMMENTO DI GIANNA CAMALICH**

**Non conoscevo l'esistenza di Archimede Maritime Training Network e sono stata piacevolmente sorpresa del fatto che abbia pensato ad una "alleanza" tra i tre centri di formazione liguri, se non altro per entrare un pò in competizione (una competizione sana e costruttiva, intendo) con gli altri centri esistenti e che finora hanno garantito SEMPRE la disponibilità costante di corsi e refresh, senza i quali il marittimo dovrebbe subire uno STOP forzato.**

**Mi auguro che i tre centri liguri, sotto l'ala di Archimede, siano in grado di fare altrettanto e NON si continui con la solita frase: "...il corso verrà istituito solo al raggiungimento del numero minimo di partecipanti....."**



E questa, mi creda, è la frase che nessun marittimo vorrebbe MAI sentirsi dire, dal momento che la sua vita è regolamentata dall'alternanza imbarco/sbarco e, durante il periodo a terra NON ha MAI così tanto tempo a sua disposizione per attendere le date effettive di inizio corsi, con il rischio REALE di far scadere certificati e quant'altro!!!!!!

Perciò mi auguro che Archimede voglia tener conto di quest'aspetto fondamentale, perché i tempi sono fondamentali per i marittimi!!!

E non solo i tempi sono fondamentali, ma anche i costi che sono sempre troppo alti e che ricadono sempre sulle spalle dei lavoratori e, quando questi lavoratori sono ancora allievi, ebbene, questi poveri ragazzi sono costretti a pagare un prezzo davvero troppo alto per far fronte alla loro formazione.

Ho anche visto che si parla di e-learning, e mi piacerebbe davvero approfondire l'argomento. Capire se prevedono una piattaforma da sviluppare durante il periodo a bordo e come prevedono di strutturarla.

Sono fermamente convinta che tutto si possa fare, purchè sia ben organizzato.

Benvenga la formazione a bordo, purchè si tenga conto dei turni di lavoro (che spesso sono notturni e che richiedono attenzione e precisione) dei marittimi e purchè ci sia a bordo un responsabile della formazione che garantisca l'effettivo svolgimento della formazione e certifichi l'acquisizione delle competenze.

Benvenga anche il progetto del corso di laurea per gli ufficiali della Marina Mercantile, MA prima o parallelamente occupiamoci anche dei nostri allievi di oggi, forse futuri ufficiali in un prossimo domani, e costruiamo per loro, oltre al corso direttivo, una forma grazie alla quale poter riscattare la certificazione da primo ufficiale e vedersi riconosciuto un titolo equipollente ad un bachelor's degree!!!!

Speriamo che questo forum si ripeta e nel tempo si approdi a delle soluzioni tangibili !!!

**Gianna Camalich**

## **ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE**

**Vince il premio nazionale didattiva per la sezione: "alternanza scuola-lavoro – its" ex aequo con Costa Crociere e Grandi Navi Veloci**

**ROMA.** L'Accademia Italiana della Marina Mercantile ha vinto il Premio Nazionale Didattiva per la sezione: "alternanza scuola-lavoro - Istituti Tecnici Superiori", ex aequo con le aziende Costa Crociere SpA e Grandi Navi Veloci SpA.

La cerimonia di premiazione si è svolta in occasione della giornata nazionale Orientainsegnanti “preparare al futuro: Alternanza, ITS e percorsi professionalizzanti”, tenutasi a Roma, presso la Sala delle Colonne della Luiss Guido Carli, il 9 novembre 2017 alla presenza della Senatrice Valeria Fedeli, Ministro dell'Università, dell'Istruzione e della Ricerca.

Il premio è stato ritirato da Daniela Fara, Direttore dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, e dai rappresentanti di Costa Crociere e di Grandi Navi Veloci.

Soddisfazione e apprezzamento per l'assegnazione del premio è stata manifestata da Mario Mattioli, presidente di Confitarma: “L'armamento ha sostenuto con forza prima l'idea quindi

il progetto, infine la creazione dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile - ha affermato - Quello della formazione è un fattore di sviluppo che per molto tempo è stato sottovalutato. Oggi, finalmente, anche nel nostro Paese vi è la consapevolezza dell'esigenza di destinare più risorse a questa importantissima attività che farà la differenza nella competizione economica mondiale”.

“L'armamento italiano da tempo l'ha capito e si è mosso in questa direzione per adeguare il sistema formativo ai più alti standard internazionali, non solo per le professionalità di bordo ma anche per coloro che guidano le aziende”.

“Ancora una volta - ha aggiunto Mario Mattioli - si conferma la validità di un approccio coordinato tra tutti i protagonisti delle attività connesse al mare per poter garantire una vera sinergia nel raggiungimento degli obiettivi di crescita, di salvaguardia dell'occupazione e del lavoro, di tutela dell'ambiente e di sviluppo di nuove attività.

Colgo l'occasione per manifestare l'apprezzamento di Confitarma per la disponibilità manifestata dalle aziende armatoriali che sin dal primo momento hanno garantito l'imbarco per tutti gli allievi che in questi anni hanno partecipato ai corsi dell'Accademia e in particolare a Costa Crociere e GNV, premiate insieme all'Accademia”.

Roma, 10 novembre 2017 Ufficio stampa: Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 e-mail: [noli.mazza@confitarma.it](mailto:noli.mazza@confitarma.it)

## L'UFFICIALE ELETTRONICO ELETTROTECNICO

di Ugo Doderò

Caro Decio, talvolta, anzi spesso, parliamo, discutiamo dei problemi della categoria dei marittimi o di una istanza della marineria, e, a seconda dell'aria che tira (scusami il paragone) non se ne parla per nulla o incontra l'interesse di qualcuno, o di tanti, a volte il silenzio. Ciò avviene pure in TV, nella carta stampata anche con articoli di pregio di fior di giornalisti, per cui non possiamo noi pretendere di essere ascoltati di prima istanza....Ma veniamo all'argomento di cui è caso ovvero di una nuova figura che dovrebbe essere presente, secondo le normative presenti, sulle Crew List di tutte le navi mercantili del mondo ovvero l' "Electro-Technical Officer" la cui figura è prevista dal settore A- III/6 del Codice IMO-STCW, l'ente che regola tutte le funzioni, i doveri ed i compiti dei naviganti su tutte le navi che solcano i mari del mondo. In particolare l'E.T.O. (Electro-Technical Officer) dev'essere dotato di un diploma di scuola media superiore ad indirizzo elettrico o elettronico o di un diploma di scuola secondaria di II° ciclo dell'Istituto Tecnico Trasporti e Logistica che fornisce le conoscenze di cui alla Sezione A-III/6 del Codice STCW.

---Inoltre deve aver frequentato dodici mesi di navigazione di cui 6 mesi in servizio di macchina come Allievo Uff.le Elettronico.----Ancora aver superato gli esami dei corsi di antincendio avanzato ed essere in possesso dell'attestato di addestramento abilitato ai mezzi di salvataggio (MAMEC)-----Sostenere infine un esame finale....Da notare infine che esiste pure la figura dell'Allievo Electro-Technical Officer. Parliamo quindi di una nuova figura di Uff.le, di marittimo che, secondo quanto sancito dalla Sezione A-III/6 del Code STCW dovrebbe essere attuale sulle navi. Ovviamente il loro impiego dovrebbe essere ancor più presente sulle grandi navi quali ad esempio i "Cruisers", le grandi navi containers, e comunque sulle navi ove siano presenti impianti elettrici e/o elettronici molto complessi e sofisticati. Cari amici del D.L.News, e caro Decio, vogliamo un po' parlarne?

Ugo Doderò

---

# Attualita', eventi ,bilanci, tecnologie

## Gruppo di Cultura Navale: riprende l'attività Notiziario Sociale Novembre 2017

Genova 14 Novembre 2017

Cari Soci e Amici ,

Con il presente Notiziario desidero comunicarvi che il Gruppo di Cultura Navale ha ripreso le sue consuete attività dopo un periodo di interruzione durato circa cinque mesi.

Permettetemi ora una breve cronistoria che rende conto del perchè di questo periodo di inattività.

Come vi avevo già comunicato nel precedente notiziario, lo scorso 18 Giugno si è tenuta a Bologna l'Assemblea dei Soci, proprio tre settimane dopo la scomparsa del compianto Avv. Gino Chesi, primo Presidente, Ideatore e Socio Fondatore del Gruppo, che, per altro, la aveva convocata. Fra i vari argomenti di discussione detta Assemblea ritenne opportuno un trasferimento della Sede del Gruppo in una città più vicina ad attività Navali e Marittime e la scelta per la nuova sede era ricaduta su Genova essendocene la possibilità.

Per poter procedere in tal senso è stato necessario impostare l'iter burocratico amministrativo che rendesse operativo il trasferimento. Alcune questioni burocratiche si sono prolungate, dato il periodo feriale estivo immediatamente successivo, per cui, al fine di permettere una congrua partecipazione, è apparso opportuno convocare solo a settembre inoltrato una nuova Assemblea dei Soci che, in presenza di un notaio, votasse il trasferimento della Sede da Bologna a Genova.

Come dall'e-mail che avete tutti ricevuto, il giorno 20/9 u.s. tale assemblea è stata convocata per il giorno 23/10 u.s. (almeno un mese di anticipo come da previsione statutaria ) e in tale data è stata tenuta nello Studio del Notaio Dr. Carlo Vico, sito in Bologna, Via Santo Stefano 42, con una buona partecipazione dei soci, presenti o per delega.

A partire da tale data e nei giorni immediatamente successivi si è quindi provveduto alle pratiche più squisitamente burocratiche quali aggiornamento dati Conto Corrente Bancario che d'ora innanzi sarà l'unico Conto Corrente cui i Soci dovranno fare riferimento nei loro rapporti con l'Associazione e i cui estremi potete trovare nel sito WEB dell'Associazione medesima.

Prima dell'assemblea, si è svolta una riunione del Consiglio direttivo a cui hanno partecipato il sottoscritto Presidente, il Vice Presidente Stefano Chesi, e il Consigliere Giuseppe Marcucci in collegamento telefonico. Durante la riunione , oltre all'esame dei adempimenti burocratici per il trasferimento della sede da Bologna a Genova e del c/c presso una filiale territorialmente più vicina alla nuova sede, è stato deciso di accogliere le richieste ricevute da alcuni soci, e di riprendere la tradizionale attività di messa a disposizione dei soci dei disegni anche in formato cartaceo e non solo elettronico, ritenendo che ciò contribuisca a valorizzare i disegni che voi soci richiedete.

Un Cordiale saluto a Tutti i Soci e d Amici

Il Presidente

**Mario Sannino**

*info@culturanauale.it*

## Bocche di Bonifacio incontro tecnico al Comando Generale della Guardia Costiera

**ROMA.** Il 9 novembre, presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, si è tenuta la 2a riunione tecnica finalizzata all'adozione di particolari misure di tutela, di rilievo internazionale, per la protezione di una delle più importanti e sensibili aree marittime del Mediterraneo: le Bocche di Bonifacio.

Un tratto di mare di particolare interesse ambientale per la presenza del Parco Nazionale di La Maddalena e del "Santuario dei Cetacei", nonché dell'istituendo Parco Internazionale Marino delle Bocche di Bonifacio.

A partecipare al meeting presieduto dal Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, i rappresentanti delle istituzioni, quali il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, nonché le amministrazioni territoriali, tra le quali la Regione Autonoma Sardegna e il Comune di La Maddalena, e le associazioni e federazioni interessate a vario titolo al tema trattato.

Durante l'incontro sono stati discussi possibili ulteriori azioni da introdurre per implementare la tutela dell'area che si estende tra Sardegna e Corsica, interessata da un costante e intenso traffico marittimo, per la quale è necessario un impegno comune in difesa dell'ecosistema marino, della salvaguardia della vita umana in mare e della sicurezza della navigazione.

Tra le principali iniziative, il rafforzamento, in forma sperimentale, del servizio di pilotaggio, che fornisce un'importante assistenza in termini di sicurezza al naviglio mercantile in transito nell'area e l'implementazione del sistema di gestione delle emergenze, con l'individuazione di luoghi per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.

## European Shippers' Council Maritime Day 2017 Genova - Palazzo San Giorgio, 29 Novembre 2017

**GENOVA.** Manca poco all'appuntamento con l'ESC Maritime Day, il meeting annuale dell'European Shippers' Council, l'associazione europea che aggrega gruppi industriali e della grande distribuzione, mirata a sviluppare servizi e infrastrutture logistiche a favore dei loro associati.

Sarà un appuntamento ricco di contenuti e incontri di networking - promosso da Spediporto, organizzato da ClickutilityTeam e dall'European Shippers' Council, con il contributo della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - che si svolgerà a Palazzo San Giorgio.

Le conferenze saranno ricche di spunti e prevedono l'intervento di relatori di spicco, all'interno di due tavole rotonde di approfondimento tematico:

[www.esccmaritimeday.com](http://www.esccmaritimeday.com)

## FINCANTIERI, APPROVATI I RISULTATI FINANZIARI

### RICAVI ED EBITDA IN CRESCITA, CARICO DI LAVORO COMPLESSIVO PARI A EURO 25,3 MILIARDI

**Roma, 9 novembre 2017** - Il Consiglio di Amministrazione di FINCANTIERI S.p.A. (“Fincantieri” o la “Società”), riunitosi sotto la presidenza di Giampiero Massolo, ha esaminato e approvato le informazioni finanziarie intermedie al 30 settembre 2017[1].

A margine della riunione del Consiglio Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri, ha commentato: “Gli ottimi risultati commerciali, gestionali ed economici dei primi nove mesi del 2017 consolidano ulteriormente la leadership di Fincantieri e ci consentono, ad oggi, di confermare i risultati per il 2017 coerentemente con gli obiettivi del Piano Industriale.

Per quanto riguarda lo sviluppo strategico, il recente annuncio dei Governi di Italia e Francia di un accordo per l’avvio di un percorso condiviso al fine di giungere a un’alleanza a tutto campo nel settore navale, rappresenta senza alcun dubbio una pietra miliare per la nostra azienda. Tale accordo dà il via alla creazione di un leader mondiale, destinato a diventare un punto di riferimento per tecnologia e portafoglio prodotti nel settore della difesa navale, primo operatore al mondo nel comparto delle navi da crociera e uno dei player principali in altri segmenti ad alto valore aggiunto, come quelli dell’offshore, dell’energia, dei sistemi e componenti per applicazioni marine e dei servizi.

La prevista integrazione consentirà di creare un gruppo ben bilanciato e capace di affrontare la ciclicità dei settori in cui opera. L’unione delle competenze tecniche permetterà di esprimere capacità ingegneristiche e di innovazione in grado di fornire ai clienti prodotti e soluzioni di eccellenza nonché di fronteggiare meglio i mutamenti conseguenti alla continua evoluzione degli scenari globali, anche attraverso l’ulteriore diversificazione del portafoglio di business.”

Carico di lavoro complessivo<sup>1</sup> di oltre euro 25 miliardi e pari a quasi 6 anni di lavoro se rapportato ai ricavi del 2016: il backlog al 30 settembre 2017 è pari a euro 20,3 miliardi (euro 19 miliardi al 30 settembre 2016) con 97 navi in portafoglio e il soft backlog di circa euro 5 miliardi (circa euro 2,8 miliardi al 30 settembre 2016)

· Ulteriori importanti sviluppi commerciali nel trimestre nell’area di business delle navi da crociera: conversione in ordine a fermo di un MoA per la costruzione di una nave per il brand Princess Cruise di Carnival, finalizzazione di un ordine a fermo per una nave per l’armatore Silversea Cruises e la firma di un MoA con Carnival per la costruzione di una nave per lo storico brand di lusso Cunard, per un totale di 14 navi da crociera (incluse le opzioni) acquisite nel 2017. A tutto ciò si aggiunge il contratto per l’allungamento e la trasformazione della nave Silver Spirit, sempre per Silversea Cruises, che ribadisce la capacità di Fincantieri di gestire progetti di elevata complessità in un settore ad alto

**contenuto tecnologico**

· **Confermata la buona performance operativa nel trimestre con quattro ulteriori unità consegnate, che portano a nove il totale delle navi consegnate nel 2017, di cui quattro da crociera (“Viking Sky”, “Majestic Princess”, “Silver Muse” e “Viking Sun”), tre navi militari (la sesta del programma “FREMM” e il sommergibile “Romeo Romei” per la Marina Militare italiana, la LCS 9 per la US Navy) e due unità ATB (Articulated Tug and Barge) per il trasporto di beni del settore chimico/petrolifero, nel cantiere di Sturgeon Bay. Consolidate le azioni finalizzate all’incremento della redditività**

## **CIRM News n. 65 settembre**

**Audizione del C.I.R.M. alla Commissione Igiene e Sanità Pubblica del Senato della Repubblica: PROBLEMATICHE DELL'ASSISTENZA MEDICA IN MARE E FORMAZIONE SANITARIA DEGLI ADDETTI DEL SETTORE , Roma 20 Settembre 2017  
La Pagina Medica di CIRM News: La vita sedentaria a bordo e come combatterla  
Qualche nostro caso... Notizie dal C.I.R.M.: Il C.I.R.M. sempre più “CASA DELLA SALUTE” del navigante [ww.cirm.it](http://www.cirm.it)**

## **EMSA . EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY** **Newsletter november**

**In this issue: EMSA takes part in international shipping conference in Cyprus; EMSA training programme expands in flexibility and potential reach; Mediterranean Coast Guard Functions Forum held in Turkey ; eManifest project update; Training session on Sulphur Directive enforcement taken aboard; Implementing EFCA/EMSA/Frontex Coast Guard Cooperation; European Sustainable Shipping Forum looks to the future.**

## **INGEGNERI Info News 10 novembre**

**Fattura elettronica obbligatoria dal 2019, ma non per tutti  
La legge di Bilancio 2018 prevede l’obbligo di fattura elettronica dal 2019, fatte salve alcune operazioni. Facciamo il punto**

### **RECUPERO E RESTAURO**

**Legge di Bilancio 2018 ed ecobonus: le modifiche proposte da Rete Irene**

**Il network delle imprese attive nella riqualificazione degli edifici propone una serie di emendamenti a supporto del ddl sul Bilancio in fase di discussione**

### **STRUTTURE**

**Come è stato costruito il simulatore di onde sismiche di Eucentre**

**Abbiamo intervistato Filippo Dacarro, ingegnere responsabile e direttore tecnico dei laboratori Eucentre**

### **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

**Fusione nucleare made in Italy: forniti i 100 km di cavi superconduttori**

**Si è conclusa la fornitura internazionale di 100 km di cavi superconduttori realizzati in Italia**

per gli impianti sperimentali per la fusione nucleare ITER e JT-60SA

NEWS

**INAIL: pubblicata una nuova scheda tutta al femminile per promuovere la salute sul lavoro**  
Con un nuovo fact sheet Inail fornisce le indicazioni per la promozione della salute per la lavoratrice

AMBIENTE E TERRITORIO

**Rischio idrogeologico, l'allarme di Cnapp e Cresme**

Un'indagine multicanale sulle fragilità idrologiche e sismiche del nostro Paese, dove 442 comuni sono classificati ad alto rischio

INTERVISTE

**Progettare Green Infrastructure: intervista a Maria Beatrice Andreucci**

Origini, caratteristiche e potenzialità di un approccio alla progettazione finalizzato alla creazione di infrastrutture verdi e servizi ecosistemici e al potenziamento della resilienza urbana. Ne abbiamo parlato con Maria Beatrice Andreucci, autrice del libro "Progettare Green Infrastructure"

---

## LIBRI E LETTURE

### Storie di navi e principesse che non fecero ritorno

ed. De Ferrari

A COMPAGNA a Genova ha presentato il libro di Massimo Minella

**Storie di navi e principesse che non fecero ritorno**

Un viaggio a ritroso nel tempo e la storia di due navi poco fortunate, al pari del personaggio che ha dato il nome a una di loro.

## IO SONO IL MARE

**ROMA** Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi Giovedì 16 Novembre 2017 alle ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare, via del Vantaggio,19, Roma per la presentazione del libro di Claudio Di Manao IO SONO IL MARE con Claudio Di Manao, Magenes

"Tra forse 25 anni le barriere coralline potrebbero sparire per sempre e con loro la maggior parte degli esseri viventi che le abitano. Allora il Mare chiede aiuto a Thomas Canyon, una delle guide subacquee più esperte del Mar Rosso."

Leggi di più su Mare Magazine

Gli oceani sono al collasso e ormai non lo dicono solo le associazioni ambientaliste, ma le Nazioni Unite e fior di governi. Il nuovo libro di Claudio Di Manao nasce da una di quelle idee che bastava pensarci: più gente si porta sott'acqua a vedere le meraviglie del mare, più persone comprenderanno il suo valore ed inizieranno a rispettarlo. Thomas Canyon è un istruttore subacqueo incaricato dal Mare in persona a portare sott'acqua più gente possibile. Gli si rivela come Bahira, fascinosa figura femminile che lo sgriderà e lo trarrà d'impaccio quando tutto sembra andare a rotoli. Thomas Canyon conduce noi e decine di adepti tra i fondali più belli del mondo, quelli del Mar Rosso, e lungo il suo iter di guru suo malgrado ci



incanta con le sue avventure, tra coralli e deserto, con divertenti stratagemmi, arguzie e riflessioni profonde sulle paure umane nei confronti del mare e delle sue creature. L'attendibilità scientifica e la verosimiglianza dei fatti narrati sono quelli tipici dell'autore, editorialista per quotidiani e webzine. La lettura avanza scorrevole tra ricercatori, tradizioni beduine, incontri con personaggi molto realistici, isole e spiagge deserte, e slanci ambientalisti, dialoghi illuminanti, ma soprattutto con quella conoscenza dei fondali che può avere solo chi in quelle acque ha vissuto e sa esattamente cosa aspettarsi in ogni ora del giorno e della notte. Più vai avanti con le pagine e più senti di provare amore per il mare. Lettura immancabile soprattutto per chi il mare non lo conosce e, anzi, forse ne ha anche un po' paura. Un libro divertente, documentato. Appassionante. Dallo stesso autore di Figli di Una Shamandura un altro libro con la stoffa del cult.

## Alle porte di Damasco

**ROMA** domenica 19 novembre 2017 ore 19 presentazione del libro “Alle porte di Damasco. Viaggio nella Siria che resiste” con il fotogiornalista Sebastiano Caputo. Libri, fotografie, esperienze di vita e lavoro nel cuore delle crisi internazionale. Raccontati da un vero giornalista, reporter e fotografo.

Modera Gilberto Maltinti.

PARIOLI FOTOGRAFIA Via Francesco Siacci 2/c 06.8075666 339.7781836

[gilberto@pariolifotografia.it](mailto:gilberto@pariolifotografia.it)

## LE RIFLESSIONI DI SILVANA CANEVELLI

*" Non crediate a coloro che fanno professione d'aver lasciato le faccende e le grandezze volontariamente e per amore della quiete, perchè quasi sempre ne è stata cagione o leggerezza o necessità: però si vede per esperienza che quasi tutti, come se gli offre uno spiraglio di potere tornare alla vita di prima, lasciata la tanto lodata quiete, vi si gettano con quella furia che fa el fuoco alla cose ben unte e secche."*

DA " I 121 Ricordi" di Francesco Guicciardini, Firenze 1485-1540, pensieri nati in margine alla carriera politica dell'autore , spesso massime psicologiche e morali, volte a definire la posizione instabile e limitata dell'uomo nel mondo.

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

LUCIO ANNEO SENECA DA "CONSOLATIO AD POLYBIUM"  
Per consolare Polibio della perdita del fratello"

## L'INUTILITA' DELLE LACRIME

*“Possiamo a lungo accusare il fato, nulla possiamo cambiare, esso resta inflessibile e impassibile. Nessun insulto, nessun pianto, nessuna argomentazione lo distoglie dal suo agire. Ogni pianto dunque sarà inutile...Se il dolore ci tortura, esso non è d'aiuto e dobbiamo scacciarlo da subito e portare il nostro animo lontano da inutili parole di conforto e dall'amara voluttà della tristezza. Se la nostra ragione non metterà fine alle nostre lacrime, il destino non vi metterà certo fine. Tu troverai sempre ed ovunque motivo di pianto: una tormentosa miseria chiamerà a una faticosa diuturna fatica; un'ambizione insoddisfatta porterà continuo affanno; ricchezze ostinatamente e continuamente desiderate daranno il tormento; la solitudine potrà portare angoscia come il desiderio impellente di guadagno; si soffrirà a causa dei figli o per il fatto di non averne avuti... Non vedi cosa la natura ci ha promesso? Il primo atto del nascere volle che fosse il pianto... Dobbiamo essere moderati in ciò che dovremmo fare molto spesso, tenendo conto pure dei molti motivi di pianto che sono alle nostre spalle: se non cessare le lacrime almeno metterne da parte. Bisogna mettere da parte ciò di cui dobbiamo fare uso così spesso.”*

FINE