

02 DL NEWS 2021 XVII

DL NEWS 29 gennaio 2021

Newsletter di cultura di terra e di mare

www.deciolucano.it

LA GUERRA CONTRO IL NEMICO INVISIBILE

**Pubblichiamo una testimonianza che vale per tutti noi
Nessun barco ha mai raggiunto il salvamento senza un
buon Capitano ma occorre anche un buon equipaggio.**

Caro Decio, mi hai abituato quale mio *mèntore* a scriverti a cuore aperto ogni qualvolta ne sentissi il bisogno e ancora una volta ho bisogno di condividere con te un altro momento importante della mia vita.

Ieri ho salutato mia madre per l'ultima volta.

Come tu sai era ricoverata già da un paio di anni presso la RSA Cardinale Minoretti, una meravigliosa ed efficiente residenza protetta gestita dall'Ospedale Galliera. Ultimamente complice la veneranda età, 96 anni, le sue condizioni di salute sono peggiorate e quel che è peggio, a causa delle restrizioni imposte dalle norme anti Covid. era da oltre un anno che non potevo vederla tantomeno avvicinarla. Esiste la possibilità di video chiamate, ma come puoi immaginare non è la soluzione ideale per comunicare con una donna anziana non nel pieno delle sue facoltà mentali. Alcuni giorni fa sono stato informato che le sue condizioni di salute si sono irreversibilmente aggravate, e quindi ieri mi è stata concessa la possibilità di poterla vedere per l'ultima volta.

La separazione dai nostri cari è per tutti una pagina della vita tra le più importanti e gravi ma la imprevedibilità della vita aiuta ad affrontare questi momenti. Dover invece decidere freddamente quando questo dovrà accadere è straziante. Si Decio aver dovuto organizzare scientemente questo addio mi ha fatto provare sulla mia pelle cosa prova un condannato a morte. Hai a disposizione pochi minuti di un mattino invernale per congedarti da lei sapendo che sarà inequivocabilmente l'ultimo senza appello. Non poter neppure accarezzare i suoi capelli canuti o baciare per l'ultima volta la sua fronte. A “distanza di sicurezza” e vestito come un marziano mi sono ritrovato a ripetere proprio come facevo da piccolo “ti voglio bene mamma, te ne ho sempre voluto, ricordalo, ricordalo..” sino a che questa frase non si é fermata in gola soffocata dal pianto.

Mai avrei pensato che la vita mi avrebbe riservato prova così dura e mi affiora alla mente il titolo della famosa commedia del grande Eduardo de Filippo “Gli esami non finiscono mai”. E ora in attesa della tremenda comunicazione dei dottori mille altri pensieri si alternano a momenti di strana apatia. Ancora come un condannato che attende l'esecuzione.

Penso a quando intrapresi la carriera sul mare, e benché giovane cercavo di immaginare tutti gli aspetti del mio futuro; e come tutti i naviganti mi domandavo se mai sarei stato presente al capezzale dei miei genitori e invece beffardamente, sebbene a terra e pensionato, la pandemia Covid mi ha precluso la possibilità di vivere serenamente assieme i suoi ultimi giorni.

Capisco ora che il cordone ombelicale, quello del cuore, non si stacca mai, anzi si rinforza con gli anni e non si interrompe neppure quando la madre ti lascia per diventare il tuo angelo custode. A te Decio questo mio scritto.

Cari Anna e Decio,

la vostra vicinanza la sento forte e concreta, grazie.

Dovremmo vivere intensamente ogni singolo attimo che Dio ci concede con le persone che noi amiamo e dire loro più spesso “Ti voglio bene” perché verrà un giorno che non potremo più farlo e solo allora ci renderemo conto che per quanto spesso lo avremo fatto non sarà stato mai abbastanza. Questo è il segreto della serenità.

Tutto ciò che dico e scrivo è nostro come pure DLNews fa parte di noi quindi autorizzo a pubblicarlo con il mio nome. Lasciamo l'anonimato a chi non sa affrontare la realtà a viso scoperto.

Personalmente nel mio caso non posso che menzionare la Residenza Minoretti come una struttura di eccellenza ove professionalità, empatia, delicatezza e attenzione agli aspetti umani della loro missione sono sempre al primo posto.

Questa è una vera e propria guerra contro un nemico invisibile e come tutte le guerre poteva essere combattuta meglio o peggio ma in ogni caso ha generato dolore e ingiustizia.

Molti si accaniscono contro il governo, le istituzioni, la sanità per le tante inefficienze ma spesso è un pretesto per coprire la colpa di non fare la propria parte, proprio come in guerra, anche semplicemente attuando una seria autodisciplina che tante vittime avrebbe risparmiato. Nessun barco ha mai raggiunto il salvamento senza un buon Capitano ma occorre anche un buon equipaggio.

Mio nonno marinaio mi diceva che il mare in certe giornate per pochi istanti mostra un anticipo di stagione. Ricordo che dal balcone di casa, come sulla coperta di nave, mi insegnava a scorgere in una piena giornata estiva una zona di mare più scura, una brezza diversa, una atmosfera dissonante: era un anteprima di come sarebbe stato in inverno . Fu così che già

molto piccolo nelle lunghe e grigie giornate invernali imparai a guardare tra le nuvole cariche di pioggia e cercando di cogliere in uno squarcio di sereno un "anticipo della primavera". Quando ci riuscivo questo magico messaggio destava in me un sentimento di intima gioia.

Prego affinché mia madre possa vedere presto la primavera intramontabile.

A presto cari amici miei , a tutti gli amici e a tutti coloro che soffrono.

Vi auguro una buona vita .

Massimo Granieri

Le disavventure “legali “ dei naviganti nelle Capitanerie di porto

La nostra fedele collaboratrice Gianna Camalich vuole esprimere il suo disappunto sulla programmazione e l'organizzazione degli esami COC.

Come tu ben sai, per i marittimi che vogliono conseguire i titoli IMO non è per niente facile, ma questo non dipende tanto dal programma d'esame che è sicuramente articolato e forse necessita di qualche aggiornamento, quanto dalle tempistiche delle varie direzioni marittime che non sono troppo precise e puntuali. Cerco di spiegarmi meglio. Innanzi tutto è triste ricordare che non tutte le direzioni marittime indicano gli esami COC anche se questo rientra nelle loro competenze mentre tra quelle che invece ottemperano ai loro compiti, non tutte sono precise e puntuali

e "tirano" per le lunghe la convocazione degli esaminandi e si prendono ancora più tempo per la correzione degli elaborati. Questa situazione purtroppo si riflette in maniera alquanto negativa per i marittimi in quanto li costringe a restare a terra (non pagati) per lungo tempo, per non parlare poi se si verifica la situazione in cui non superano l'esame e devono aspettare il verbale di inidoneità prima di potersi candidare nuovamente nella prima direzione marittima che pubblica un nuovo bando per esame COC.

E' una vergogna che nessuno si prenda carico di questo annoso problema anche perché ritengo che la soluzione sarebbe molto facile, basterebbe indire questi esami COC una volta al mese nella direzione marittima centrale di Civitavecchia. In questo modo i marittimi ne trarrebbero un duplice vantaggio:

1. possibilità di conseguire il titolo in ogni mese dell'anno

2. uniformità dell'esame

E focalizzerei l'attenzione su questo secondo aspetto, ossia l'esame uguale per tutti!!!

Infatti, secondo il mio modesto parere, dovrebbe essere come un esame di stato, una maturità uguale per tutti.

Oggi, invece, superare questo tipo di esami è diventato un terno al lotto, perché si passa da direzioni marittime che ti fanno svolgere la parte orale attraverso un test a crocette, a quelle che usano le buste come fossimo ad un quiz televisivo (e poi diciamocelo pure: le buste sono sempre quelle da tempo e contengono sempre le stesse domande.....) e poi ci sono quelle DM che per rilasciare un titolo da primo ufficiale ti fanno domande da patente nautica e non ti chiedono, per esempio, nulla di navigazione elettronica.....

Qui andrebbe rivisto tutto: dal programma d'esame, alla composizione della commissione d'esame, alla sede d'esame!!!

Chissà se mai accadrà!!!!

Gianna Camalich

Ma l'ammiraglio Giovanni Pettorino , comandante generale del Corpo Capitanerie di porto (in scadenza di mandato) ha rilasciato una lunga intervista al Magazine online Shipmag diretto da Vito de Ceglia in cui lamenta l'inadeguatezza del Codice della Navigazione che risale a oltre 80 anni fa cui le Capitanerie si attengoo scrupolosamente.

Questo é un altro tema importante che deve esseere risolto perché infrastrutture, porti, tecnologie hanno completamente stravolto concetti di base oggi inattuabili . La legislazione e la burocrazia non possono frenare il progresso . (DL)

Il “cluster” marittimo chiede al Governo di valutare l’istituzione di un Ministero del Mare: la parola a Mattioli

ROMA Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all’attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell’ambito della riorganizzazione dell’esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell’economia del mare per il Paese. “Siamo consapevoli – afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma - di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia.

Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d’importanza strategica quale è quello marittimo”.

Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell'indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative.

“Un mondo - sottolinea il Presidente Mattioli – che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone”. “Pertanto – conclude Mario Mattioli - in questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell'Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un'unica direzione ministeriale”.

Assonave, Federpesca, Assiterminal, The International Propeller Clubs condividono l'esigenza di un Ministero del mare. I loro Comunicati stampa disponibili nel sito www.federazioneidelmare.it.

Confetra con il presidente Russo ritengono superfluo un Ministero del Mare.... Ma dicono le stesse cose, vada Russo in Francia e vedrà che proprio recentemente come pubblicato su Revue Maritime il primo Ministro francese si è fatto paladino del ministero del mare che in quel paese è sempre esistito anche come sottosegretariato.(DL)

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

Il Comandante Biagio Razeto

Prima di...”salpare” per questo nuovo capitolo della “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” permettetemi un breve ricordo del Comandante BIAGIO RAZETO, nativo di Camogli, scomparso a Roma-Casalpalocco il 16 gennaio scorso.

Proveniente dall’Aeronautica Militare, era stato assunto giovanissimo come primo ufficiale dall’ “Alitalia” nel 1962 : l’ho conosciuto ed ho avuto l’occasione e l’onore di collaborare professionalmente con lui come membro del suo equipaggio quando era al vertice della carriera come Comandante Senior sui grandi “Boeing 747-Jumbo Jet” che facevano la spola fra l’Italia e il Nord America.

Ne ricordo le doti di umanità e professionalità che accomunano tutti i bravi Comandanti, che siano essi di mare o dell’aria. Per ovvie ragioni professionali aveva da tempo lasciato la Liguria ma teneva sempre nel cuore la sua Camogli, dove tornava spesso finché gli anni e gli inevitabili acciacchi non gliel’hanno più consentito, lui che era discendente di una grande famiglia di armatori e naviganti di mare e ne continuava la tradizione nel cielo. Quel cielo che, ne sono certo, lo ospita ora al pari di tanti suoi Colleghi che non sono più ma hanno lasciato un

segno e vivono nel ricordo di chi li ha conosciuti e ne ha apprezzato l'esempio e gli insegnamenti.

Mi piace ricordarlo nel pieno dell'attività, quando sapeva gestire al meglio il proprio equipaggio dalla cabina di pilotaggio, la "plancia di comando" del suo "Jumbo" e gli brillavano gli occhi parlandomi dell'infanzia e dell'adolescenza trascorsa sui gozzi e sulle barche da pesca della sua amata Riviera...

“ DALLE MONTAGNE ... AL MARE: TRE PICCOLE GEMELLE DI PRESTIGIO “

Il piano di ricostruzione che coinvolse nel secondo dopoguerra le compagnie di navigazione di Stato facenti capo al gruppo Finmare prevede per la veneziana "Adriatica", fra la fine degli Anni Quaranta e l'inizio dei Sessanta, l'immissione in linea di una serie di unità di tonnellaggio modesto ma di notevole pregio sia dal punto di vista tecnico che estetico e ricettivo. Comprese fra la più grande "Ausonia" e la più piccola "Illiria", avremo fra le ultime ad entrare in servizio proprio le tre che sono oggetto di questo nuovo capitolo della "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" e che, per i nomi adottati di "Bernina", "Brennero" e "Stelvio", passeranno alla storia come i "Passi Alpini" e come tali sono ancora ricordate negli ambienti marittimi italiani e non solo.

Derivate nel disegno esterno dalle precedenti e leggermente più grandi "San Marco" e "San Giorgio", "Bernina" e "Brennero" vennero varate presso i "Cantieri Orlando" di Livorno da poco passati al Gruppo Ansaldo nell'estate del 1958 mentre, sempre nel luglio di quello stesso anno, la

“Stelvio” scese in mare presso i “C.R.D.A.-Cantieri Riuniti dell’Adriatico” di Monfalcone.

Lunghe circa 110 metri, larghe 16,20, stazzanti poco più di 4400 tonnellate, erano azionate da due motori diesel FIAT a due tempi della potenza di 5700 CA e potevano mantenere spinte da due eliche una velocità di crociera di 17 nodi.

Arrivate alla conclusione della terza fase di rinnovamento della flotta dell’ “Adriatica”, erano tre belle unità miste passeggeri-merci destinate a servizi per il Levante

Mediterraneo abbastanza innovativi, ai tempi, sia per l’aspetto turistico-commerciale dell’itinerario che per le caratteristiche operative di rapidità e multifunzionalità che si auspicava avrebbero richiamato una vasta clientela sia in termini di operatori economici che di passeggeri.

Se infatti i collegamenti coi porti più importanti dell’area, quali Beirut, Haifa, Alessandria d’Egitto, Istanbul, Izmir erano affidati alle unità più grandi della compagnia quali “Ausonia”, “Esperia”, “Enotria”, “Messapia” o le già citate “San Marco” e “San Giorgio”, le linee che i “Passi Alpini” sarebbero andati a coprire interessavano per lo più scali per così dire “minori” ma pur sempre importanti sia dal punto di vista commerciale che storico-turistico, situati spesso su isole o lungo coste mal raccordate ai porti principali laddove all’epoca mancavano adeguate infrastrutture stradali o ferroviarie per cui si rendeva necessario tessere tutta una rete di collegamenti via mare che permettesse a tanti di quei mercati di svilupparsi ed espandersi indipendentemente dalla loro collocazione spesso periferica o comunque lontana dalle principali direttrici di traffico. Oggi chiaramente questo quadro economico-geografico è cambiato, le modalità di smistamento delle merci e delle persone hanno preso strade e sbocchi diversi ma alla fine degli Anni Cinquanta e per tutto il decennio successivo il mercato in cui “Bernina”, “Brennero” e

“Stelvio” andarono ad operare reagì positivamente alla loro immissione in servizio con un successo operativo che perdurò per più di due lustri.

Fra 1959 e 1960 le tre unità partirono per i loro viaggi inaugurali alternando poi le partenze, com’era di prassi allora per quasi tutti i collegamenti dell’ “Adriatica”, da Trieste, Venezia, Bari, Brindisi oppure Genova, Livorno, Napoli, Catania alla volta di località quali Lattakia di Siria l’antica Laodicea, Iskenderun la vecchia Alessandretta, Mersin, Alanya, Antalya sulle coste turche dell’Anatolia Meridionale, Rodi e altre isole del Dodecaneso, Larnaka e Famagosta sull’isola di Cipro, Porto Said in Egitto oltre agli scali maggiori di Alessandria, Beirut, Izmir e Pireo. Da Genova, all’andata o al ritorno saltuariamente venivano inserite nell’itinerario anche Marsiglia e Barcellona, in concorrenza con le unità della “Turkish Maritime Lines” che vi scalavano regolarmente e operavano collegamenti simili a quelli dell’ “Adriatica”, che rimaneva comunque superiore a tutti i suoi concorrenti quanto a servizi offerti, qualità del naviglio impiegato e comfort di bordo.

Onde garantire una navigazione moderna e sicura, le navi erano dotate delle più moderne apparecchiature tecniche e di stabilizzatori antirollio a pinne orientabili del tipo “Denny Brown”, mentre il carico veniva distribuito in quattro stive, due a proravia e due a poppa, della capacità complessiva di 3750 mc per il cui smistamento erano presenti nove picchi della portata di 3, 7 e 15 tonnellate, perfettamente indipendenti in relazione alle strutture di terra e appositamente concepiti in previsione di operazioni di carico-scarico effettuate spesso su banchine poco attrezzate.

Di alto livello le sistemazioni per i 52 membri dell’equipaggio e ottime quelle per i passeggeri, previsti in un numero massimo di 81 tutti sistemati in Prima Classe.

Distribuite su quattro ponti, tali sistemazioni prevedevano sul Ponte “A”, quello più alto, la plancia di comando con annessa sala carteggio, stazione radio e alloggi ufficiali nonché una passeggiata esterna con accesso alle quattro lance di salvataggio. Sul successivo Ponte “B”, quasi tutto riservato ai passeggeri, trovavamo da prua verso poppa un’ampia veranda polivalente che fungeva da soggiorno e sala feste, un piccolo adiacente cocktail-bar molto confortevole, un foyer raccordato ai vari ponti tramite scalone e una galleria-giardino d’inverno che fungeva anche da sala gioco e biblioteca e portava all’ariosa sala da pranzo retrostante servita dalle adiacenti cucine ricavate sul lato sinistro, o di babordo, del ponte stesso. Sia dalla sala soggiorno che dal ristorante era ampia la vista sui ponti inferiori e, in navigazione, sul mare circostante, mentre una passeggiata esterna continua parzialmente coperta raccordava tutti questi ambienti e si collegava a poppavia col sottostante ponte “C” dov’erano state ricavate 40 cabine a uno o due letti, quasi tutte esterne e in gran parte dotate di servizi privati. Altre 12 cabine erano presenti sul ponte “D” che ospitava anche gli alloggi dell’equipaggio, una hall di imbarco e sbarco e gli accessi alle stive.

Nel complesso tutti gli ambienti risultavano eleganti, luminosi e razionali oltreché dotati di aria condizionata: alla loro realizzazione vennero chiamati, né più né meno come si faceva allora per i grandi transatlantici nazionali, importanti designers navali, artisti e architetti quali Gustavo Pulitzer Finali, responsabile dell’allestimento generale di tutte e tre le gemelle. Tali maestranze operarono su queste piccole unità con lo stesso impegno profuso sulle altre maggiori che abbiamo già incontrato in questa rassegna: il risultato fu ottimale e consentì di abbinare l’attività prettamente mercantile delle tre unità ad un servizio di linea con aspetti decisamente crocieristici di alto livello.

In tale ottica “Bernina”, “Brennero” e “Stelvio”, sebbene dalle dimensioni contenute, possono essere annoverate fra le navi miste merci-passeggeri più riuscite in assoluto: a ciò concorse anche la linea filante dello scafo con prua slanciata, poppa tondeggiante, sovrastrutture ben proporzionate e gli accattivanti colori sociali della compagnia armatrice, scafo bianco con linea blu al bagnasciuga, altra linea arancione al ponte di coperta e ciminiera ellittica e aerodinamica a centro-nave col grande Leone di San Marco, simbolo di Venezia e dell’ “Adriatica”. Unica pecca, forse, la mancanza di una piscina: particolare oggi ritenuto indispensabile ma non tale all’epoca della costruzione delle tre unità cui si suppliva, per i passeggeri desiderosi di stare all’aria aperta e dedicarsi ai bagni di sole, con un ingegnoso sistema di docce esterne opportunamente sistemate presso la zona solarium di bordo analogamente a quanto realizzato a suo tempo sulla più grande “Esperia”.

I viaggi circolari di queste unità avevano una durata variabile dai 18-19 ai 20-21 giorni: ciò dipendeva dall’itinerario che poteva variare di volta in volta anche se gli scali di riferimento erano sempre quelli che abbiamo già citato con l’aggiunta, a volte, di destinazioni più prettamente turistiche quali Heraklion a Creta e altre isole dell’Egeo.

La durata delle soste nei vari porti di scalo dipendeva spesso dalle operazioni di carico e scarico merci che potevano protrarsi più del dovuto ma ciò non inficiava più di tanto l’operatività delle tre gemelle che assicuravano in media una partenza settimanale dai porti italiani capolinea per tutto l’anno. Semmai, quello che ne potè episodicamente penalizzare l’operatività è stata la situazione politica alquanto instabile dell’area geografica in cui “Bernina”, “Brennero”, “Stelvio” e tutte in pratica le navi dell’ “Adriatica” operavano: le ricorrenti guerre arabo-israeliane e le frequenti crisi politiche

che hanno interessato e interessano purtroppo ancora oggi i Paesi toccati da queste unità ne influenzarono spesso le operazioni con conseguenti cancellazioni e cambi a volte anche repentini di itinerario.

Al di là di questi fattori, la carriera delle tre unità fu nel complesso tranquilla e senza particolari inconvenienti, se si esclude la collisione che lo “Stelvio” ebbe nel luglio del 1959, pochi mesi dopo il suo ingresso in servizio, con un mercantile egiziano mentre stava entrando nel porto di Alessandria e che comportò uno squarcio di quattro metri nella fiancata e allagamento di alcuni locali: fortunatamente non si fece male nessuno e la nave venne riportata a Monfalcone per le dovute riparazioni rientrando in servizio dopo pochi mesi. Sempre lo “Stelvio”, poi, nel maggio del 1973, partecipò attivamente alle operazioni di salvataggio di equipaggio e passeggeri del traghetto greco “Knossos”, in fiamme al largo delle coste cipriote.

Incidenti a parte, l’attività delle tre gemelle si rivelò proficua fino ai primi Anni Settanta: sugli opuscoli pubblicitari dell’epoca i loro viaggi venivano reclamizzati come crociere alla scoperta di località forse meno famose di altre mete più popolari del Mediterraneo Orientale ma ugualmente interessanti e ricche di storia e dove, anzi, la lunga sosta della nave per le prevedibili esigenze commerciali, che variava scalo dopo scalo dalle 15-20 ore ai due-tre giorni, poteva divenire motivo di richiamo in quanto dava l’opportunità di avere più tempo a disposizione per visite ed escursioni cui di solito nelle soste effettuate dalle navi da crociera vengono riservate soltanto poche ore.

Un esempio di ciò lo si può evincere dal programma 1972 dei “Viaggi-Vacanza”, come erano allora denominate le crociere abbinate ai viaggi di linea effettuati dall’“Adriatica”.

“Bernina”, “Brennero” e “Stelvio” sono presenti con ben 49

proposte con partenze dal 13 gennaio al 29 dicembre: praticamente dalle tre alle quattro al mese tutto l'anno per crociere di una ventina di giorni in media che davano la possibilità di visitare le più suggestive località dell'Anatolia, della Siria e tante isole non ancora raggiunte dal turismo di massa dei giorni nostri a bordo di navi che offrivano un servizio di sola prima classe a prezzi oltretutto contenuti se paragonati a quelli delle maggiori unità impegnate sempre in quel periodo nei normali circuiti crocieristici.

Naturalmente l'atmosfera di bordo non era quella dei mega "Cruise-liners" di oggi dove le continue occasioni di festa e di divertimento rischiano in alcuni casi di assumere caratteristiche forzate o addirittura poco opportune: su queste e su tutte le altre unità dell'"Adriatica" si offriva alla clientela un soggiorno tranquillo in ambienti molto confortevoli, ospitando spesso a bordo esperti di viaggio e di storia che intrattenevano i passeggeri con le loro letture e conferenze assicurando nel complesso, dal vitto a tutto il resto, lo stesso alto standard qualitativo che si poteva incontrare all'epoca sui nostri più grandi transatlantici. Non a caso queste navi erano le favorite dell'abbiente clientela statunitense e sudamericana che spesso integrava con un tour del Mediterraneo Orientale a bordo di esse le proprie periodiche trasferte europee e a tale scopo le loro date di arrivo e partenza dai porti nazionali erano studiate in modo da coincidere il più possibile con quelle delle maggiori unità transoceaniche.

La tipologia di passeggero andava da chi si trasferiva da un porto all'altro usufruendo della possibilità di imbarcarsi direttamente da uno degli scali dell'itinerario spesso non raggiunto dalle altre navi di linea ed erano questi per lo più operatori economici, commercianti, imprenditori o funzionari governativi cui seguivano, sempre abbastanza numerosi,

turisti che effettuavano l'intero viaggio andata-ritorno senza interruzione come fosse un'unica crociera mentre non mancavano studiosi, studenti, ricercatori, antropologi e archeologi impegnati in spedizioni etnico-scientifiche alla volta di località ricche di storia quali Pergamo, Alicarnasso, Pompeiopoli, Korykos, Cnossos tanto per citarne alcune o desiderosi di ripercorrere, visitando le testimonianze medioevali ancora presenti a Laodicea, Alessandretta o Antiochia, vicende che ai tempi delle antiche Crociate videro fra le altre anche le gesta del condottiero genovese Guglielmo Embriaco e dei suoi Compagni.

Non mancava infine il traffico locale fra i porti di Siria e Turchia per il quale, data la brevità della navigazione fra uno scalo e l'altro che in alcuni casi, come ad esempio fra Iskenderun e Mersin, si riduceva solo a poche ore, erano previsti 24 posti in passaggio ponte senza sistemazione in cabina.

LE TRE GEMELLE E LA NUOVA ERA DEI TRASPORTI

Come abbiamo già osservato, queste linee prosperarono fino ai primi Anni Settanta del Novecento, dopodiché tutta una serie di fattori contribuirono a portarne i bilanci in rosso. Da una parte l'introduzione di nuove modalità di trasporto merci quali la containerizzazione e l'introduzione delle navi ro-ro vanificarono in pochi anni la validità delle precedenti unità da carico o miste convenzionali. Oltre a ciò, la guerra arabo-israeliana del 1973 con conseguente aumento del prezzo del petrolio ebbe ripercussioni devastanti su tutto il settore marittimo dovuto ad un aumento repentino e impensabile dei costi operativi. Poi, l'arrivo di moderni e veloci traghetti col necessario adeguamento delle infrastrutture di terra e, ad un tempo, l'espansione del traffico aereo con la costruzione di

aeroporti anche presso tante località raggiungibili in precedenza solo via mare furono tutti fattori che concorsero alla sospensione di questi collegamenti. Da ultimo ma non meno decisiva, la pessima gestione della Flotta di Stato che ben conosciamo, l'alta conflittualità sindacale, una discutibile volontà politica di liquidare tutto il comparto marittimo nazionale a partecipazione statale e l'oggettiva necessità di adeguare ai nuovi tempi il naviglio in dotazione, furono ulteriori motivazioni che diedero il colpo di grazia finale.

Le tre gemelle

Fatto sta che fra la fine di dicembre del 1975 ed i primi di gennaio del '76 "Bernina", "Brennero" e "Stelvio" verranno disarmate a Venezia e l'"Adriatica" provvederà negli anni successivi a sostituirle, assieme alle altre unità convenzionali della flotta, con nuovi traghetti sia passeggeri che tutto-merci dalla gestione che si rivelerà in seguito meno promettente delle previsioni.

Dopo un lungo periodo di disarmo le tre gemelle saranno vendute, due in Egitto e una in Grecia: "Bernina" e "Brennero" passeranno il 27 luglio del 1978 alla "Arab Navigation Co." di Alessandria prendendo i nuovi nomi di "Abu-El-Kassem" e "El-Hassan", mentre "Stelvio" raggiungerà in Grecia "San Marco" e "San Giorgio" nei ranghi della "Cycladic Cruises" degli armatori Andreas e Georgios Kyrtatas del Pireo per essere trasformata anch'essa in nave da crociera dopo un infruttuoso tentativo di adibirla a Nave Scuola per la Marina Mercantile Italiana, progetto che non verrà mai realizzato.

Purtroppo il nuovo destino delle tre unità non rinnoverà i profitti della gestione precedente. Le due "egiziane", ridipinte con una infelice livrea scura sullo scafo, saranno adattate per il trasporto dei pellegrini alla Mecca e, in genere, al traffico locale fra i porti egiziani e sauditi del Mar Rosso ma non

prenderanno mai pienamente servizio: il lungo periodo di disarmo prima della vendita ed una mancata ristrutturazione successiva ne avevano inficiato la funzionalità al punto che verranno presto ormeggiate l'una a Porto Said e l'altra ad Alessandria d'Egitto dove languiranno insieme fin dal 1983 diventando in breve tempo dei relitti arrugginiti semiaffondati finché non verranno smantellate sul posto alla fine del 1989. La "Stelvio" infine, ribattezzata "City of Rhodes" non verrà mai ristrutturata e, a seguito di problemi finanziari dei nuovi armatori ed alla contrazione del turismo marittimo nel Mar Egeo e zone limitrofe dovuta agli episodi terroristici dei primi Anni Ottanta culminati col sequestro dell' "Achille Lauro" di infausta memoria, passerà di proprietà in proprietà issando dopo quella greca la bandiera panamense come "Ocean Ambassador" di una fantomatica "Ocean Cruise Lines" per finire nel 1984 ad ingrossare le fila delle navi-fantasma alla fonda nella baia di Perama nel Golfo Saronico appena fuori dal Pireo, il cimitero delle navi elleniche per eccellenza, ed essere infine demolita ad Eleusis fra 1986 e '87 presso la ditta di smantellamenti navali "Georgios Logothetidis & Co.". Per inciso, durante questo periodo di disarmo verrà ormeggiata prua contro poppa accanto alla "City of Mykonos" che altro non era se non la sua "consorella" "San Marco" dei tempi gloriosi in "Adriatica". Si concluse così, in modo triste e malinconico, la vicenda sui mari di queste tre piccole unità gemelle, che ebbero nella prima fase della loro vita un impiego redditizio e furono innovative sotto tanti punti di vista. Funzionali ed eleganti, vennero alla fine superate dal progresso navale e fagocitate da congiunture internazionali e cattive gestioni che ne decretarono la fine, al pari di tante altre unità spesso anche più prestigiose di loro.

Ci piace ricordarle com'erano negli anni della loro piena attività, quando partivano da Genova, Napoli, Trieste o Venezia con le loro preziose merci e al completo di passeggeri, in questo curioso connubio fra nave da carico e yacht di lusso che in definitiva si è rivelata una combinazione valida e vincente per tanti anni.

In tale prospettiva, un mio ricordo personale: da ragazzo, quando negli anni Settanta passavo per Piazza De Ferrari a Genova sotto i portici di quello che è oggi il Palazzo della Regione ma che tanti Genovesi coi capelli grigi chiamano ancora della “Società Italia”, non mancavo di entrare nell'Ufficio Passeggeri a fare incetta di opuscoli che riportavano date e itinerari di tutte le navi del Gruppo Finmare e che conservo ancora nel mio archivio personale. Fuori poi, sotto il grande ed elegante porticato venivano periodicamente esposti in bacheca i modelli di alcune unità delle varie società del gruppo “Finmare” e forse, proprio osservandoli sempre con grande interesse, mi è venuta la passione per il modellismo navale che coltivo tutt'ora. Sarà stato giusto il 1975 o il '76 e già si viveva la grande smobilitazione della Flotta di Stato ma ricordo benissimo un accurato, grande modello di uno dei “Passi Alpini”. Non so più se si trattava di “Bernina”, “Brennero” o “Stelvio”, fatto sta che mi meravigliai perchè di solito le navi esposte erano “Michelangelo”, “Leonardo Da Vinci”, “Augustus” o “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi” e via dicendo e non le unità cosiddette “minori”. Col tempo però, addentrandomi nella storia dei trasporti marittimi mi sono reso conto che “Bernina”, “Brennero” e “Stelvio” sono state navi “minori” solo nelle dimensioni ma hanno dato un contributo più che valido all'affermazione della nostra Marina Passeggeri sui mari del Mediterraneo Orientale dove in precedenza le

Repubbliche di Genova e Venezia erano state protagoniste per secoli .

Mi chiedo oggi che fine abbia fatto quel grande modello in scala 1:100 . Spero sia finito in un Museo o presso qualche collezionista e non gettato via, come purtroppo è capitato per tanti altri cimeli della gloriosa Storia della nostra Marineria Passeggeri.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 28 gennaio 2021

ingegnere aeronautico - vice gran-cancelliere

Associazione "A Compagna"-Genova- storico aero-navale

STORIA CRONACA E ANALISI

di Tobia Costagliola

I SETTECENTO ANNI

DEL Ghibellin

FUGGIASCO

**1265-1321 La vita breve e intensa del
Sommo Poeta Dante**

2021: L' anno delle celebrazioni per i settecento anni dalla morte **Commemorazioni e manifestazioni a Ravenna e dintorni**

RAVENNA .La città di Ravenna, in special modo, e tutte le località che ospitarono il “ghibellin fuggiasco” durante gli ultimi tre anni della sua vita, non ha mai smesso, fin da quella lontana notte tra il 13 e 14 settembre 1321 in cui avvenne il suo” transitus”, di ricordare e commemorare il Sommo Poeta. A partire dal 1302 , anno in cui fu condannato alla pena capitale, in contumacia, Dante cominciò il suo ventennale girovagare per l’Italia centro-settentrionale che lo portò a Verona, presso Cangrande della Scala e poi in Emilia Romagna. Dante, prima di arrivare a Ravenna , nel 1318, aveva già instaurato solidi rapporti di amicizia con membri eminenti della società ravennate durante i suoi soggiorni a Bologna (Fiduccio Milotti, Guido Novello da Polenta, i conti Guidi, Pietro Giardini, ecc). Fra i molti approdi del «ghibellin fuggiasco» negli anni dell’esilio, Ravenna non è solo l’ultimo, ma una meta che Dante aveva lungamente preparato non solo per sé, ma per riunire i membri della sua famiglia in un contesto finalmente favorevole. Oltre al rapporto continuativo con la città, lo dimostrano la familiarità con quel territorio e , soprattutto, con la famiglia dei conti da Polenta.

I rintocchi di una campana “ in aeterna commemoratione”

Nel 1921 , in occasione delle celebrazioni del sesto centenario della morte del Sommo Poeta, i Comuni italiani donarono alla città di Ravenna una campana che fu installata su una piccola torre campanaria, costruita sul retro della sua tomba,

contigua al “Quadrarco di Braccioforte”. E’ da allora che , ogni sera, all’imbrunire, da quel campanile, si diffondono per la città, 13 rintocchi. Rintocchi che ricordano la dipartita del poeta che avvenne nella notte tra il 13 e il 14 settembre del 1321, e due terzine del Purgatorio :

*“ Era già l’ora che volge il disio
ai navicanti e ’ntenerisce il core
lo dì c’han detto ai dolci amici addio;
e che lo novo peregrin d’amore
punge, se ode squilla di lontano
che paia il giorno pianger che si more” (Purgatorio canto VIII,
1-6)*

Le esposizioni di Sara Baldini

Tralasciando la miriade di commentatori di Dante di ogni tempo, prendo lo spunto da una delle usuali esposizioni di Sara Baldini, una delle tante giovani e bravissime guide che trasmettono, ogni giorno, con enfasi, passione e rinnovato entusiasmo, la cultura dantesca nella città di Ravenna. I tocchi di questa campana, ben familiari a tutti i ravennati d’ogni estrazione sociale e culturale e i versi sopra citati “ sono un richiamo alla classica condizione psicologica che attanaglia un qualsivoglia viaggiatore (o navigante) al suono che indica la Compieta, e cioè una stretta al cuore per la nostalgia di casa e dei propri affetti. Questa malinconia viene descritta da Dante nel corso del primo tramonto purgatoriale, giunto nella valletta dei “principi negligenti”.

Il riferimento è chiaramente quello alla condizione di esule del poeta. Ma alla nostalgia data dell’abbandono di quella che era la propria patria, Firenze, si unisce la consapevolezza della grazia futura, una volta che il cammino oltremondano vedrà il proprio compimento. Sì perché in fondo il viaggio del poeta

attraverso i tre regni, non è altro che la metafora del pellegrinaggio concepito come passaggio da una condizione di esilio e di traviamiento morale fino al raggiungimento della patria celeste. Lo dimostra il fatto che la definizione «novo peregrin» (v.4), interpretata solitamente come un riferimento al pellegrino neofita e non esperto di cammino, allude piuttosto alla “renovatio” cui è connessa l’esperienza del pellegrinaggio, inteso come itinerario penitenziale. Non a caso l’immagine introduce l’ingresso di Dante nel Purgatorio, regno di espiazione e quindi redenzione.

Non solo la campana del “disio”.

Le campane e la basilica di San Francesco.

« Nel 1921, il Comitato Cattolico Dantesco fece realizzare 5 campane denominate : Petrus, Maria, Benedictus, Margarita, Bona , tutte in tono da “ re bemolle grave” per onorare, in particolare, il carattere sacro e solenne della chiesa di San Francesco che ospitò i funerali del poeta. Il Comitato chiese espressamente che le campane fossero “campane di lutto, cupe, austere , profonde” così come ancora oggi vengono riconosciute dai ravennati per le loro qualità ” timbriche, musicali, antifonali” (anche dopo i restauri e rifacimenti nel secondo dopoguerra). Dante aveva celebrato S. Francesco, dando la parola a S. Tommaso d'Aquino, nel Canto XI del Paradiso.

La tentata trafugazione della salma

I Francescani, ben consapevoli di tutto questo, accolsero volentieri la salma di Dante nel loro cimitero sul lato settentrionale della basilica, addossando in seguito lo stesso sarcofago marmoreo a quello che diventerà il lato di occidente

del loro secondo chiostro, per questo chiamato Chiostro di Dante. Di qui sottrassero le ossa di Dante, perforando il sarcofago stesso, quando, sotto il pontificato di Leone X (dei Medici), i Fiorentini minacciarono di fare incursione a Ravenna e trafugare il corpo del poeta (anni 1513-1521). Fa onore a Dante, ma anche ai Francescani, l'ultimo dei sei versi scolpiti nel sarcofago: "Firenze gli fu madre di poco amore", più lo amò Ravenna. [...] Dante e la basilica di S. Francesco sono un binomio inscindibile a Ravenna. Infatti, questa basilica di S. Francesco è uno dei "teatri" mondiali in cui Dante Alighieri è primo attore della storia e della profezia. Qui, per promozione del Centro Ravennate Relazioni Culturali, in tre anni, la Divina Commedia è stata letta e commentata al popolo. Qui si celebra la cosiddetta "Messa di Dante" la seconda domenica di settembre; qui si commemora la morte di Dante con il "Dantis Poetae Transitus" la sera del 13 settembre. Accanto a questa basilica il P. Severino Ragazzini fondava nel 1965 il Centro Dantesco (Biblioteca e Museo), ancora oggi attivo ed impegnato nel far conoscere la persona e il messaggio di Dante, secondo il desiderio del fondatore: "volevo creare un Centro Dantesco che mettesse a contatto con Dante vivo. Insomma, volevo unire Sepolcro glorioso (con i resti mortali dell'Alighieri) e Centro Dantesco con gli scritti del Poeta che ancora lanciano messaggi all'umanità. Così il Centro Dantesco avrebbe dato voce ad un sepolcro." [...]» (cfr. Don Giovanni Montanari e i Frati Francescani)

Campane di lutto. Campane di guerra, campane di pace e di commemorazione nella zona del silenzio

Tutto il complesso dantesco o zona di Dante è ubicato nel centro storico di Ravenna il cui fulcro principale è la tomba di

Dante (tempietto neoclassico costruito nel 1780-81 dall'architetto Camillo Morigia) il Quadrarco di Braccioforte, la basilica di San Francesco, il museo dantesco e i chiostri francescani. Tutti gli interventi urbanistici eseguiti durante gli anni venti e trenta del secolo scorso, hanno conferito a questa zona una fisionomia talmente caratteristica ed originale da farle acquisire l'appellativo di "Zona del silenzio" dove riposa un concittadino tanto illustre e tanto amato.

Questa zona del silenzio, tuttavia, è anche la zona della memoria scandita dal suono delle campane che, per la loro origine, si prestano ad interpretazioni ben diverse dal significato simbolico e spirituale originario.

« [...] La campana dei Comuni d'Italia, mutando l'immagine medioevale dalla "squilla" di guerra – che incitava all'azione in nome dell'unità e della concordia- presentava un forte significato nazionalistico sin dalla sua genesi : forgiata dalla fusione di sei quintali di argento e bronzo del nemico, al pari della corona d'alloro saldata ai piedi del sepolcro di Dante (dono del municipio e delle città fiumane, "formata da tante foglie quante sono le provincie storiche del regno e le città irredente), e dell'ampolla delle terre irredente, realizzata con l'argento delle donne istriane. Di qui l'appellativo (comune all'ampolla di Trieste e alla lampada sepolcrale, che, voluta dalla Società Dantesca italiana, arde ininterrottamente dal 13 settembre del 1908), di campana votiva, risultato cioè di un'operazione di sacralizzazione, di trasferimento di un messaggio politico in una formula e ritualità religiosa. Allo stesso modo le campane di San Francesco furono realizzate fondendo, assieme alle campane storiche precedenti, sette cannoni di bronzo impiegati nella Grande Guerra (provenienti dal deposito di artiglieria di Bologna e ceduti appositamente dal Governo) e - dato ancora più clamoroso- i "frammenti di campane tolti al nemico, sui quali si scorgevano

chiaramente le cicatrici lasciate dai proiettili che le infransero”. Durante la prima Guerra Mondiale le campane vengono così investite di un’ufficialità rafforzata dagli apparati epigrafici, decorativi, celebrativi, divenendo il centro di insospettabili strategie di comunicazione. [...]» (cfr. Comitato Ravennate della Società Dante Alighieri per il settimo centenario , diretto da A. Cottignoli e Emilio Pasquini, Bollettino dantesco del 5 sett.2016).

Quadrarco di Braccioforte

Il “Quadrarco di Braccioforte” si trova vicino alla tomba di Dante, sul sito di un oratorio citato nel IX secolo dallo storico ravennate Andrea Agnello e chiamato “Braccioforte” a motivo di una antica leggenda secondo la quale due fedeli avrebbero prestato giuramento invocando il “braccio forte” di Cristo la cui immagine era conservata in quel luogo. All’interno del “Quadrarco” sono conservati , a destra dell’entrata, i sarcofagi “Pignatta” e “Traversari” entrambi riferibili ad un periodo tra il V e il VI secolo ma riutilizzati successivamente per le sepolture di esponenti di famiglie nobili ravennati, dalle quali prendono nome. Altri tre sarcofagi, dalla decorazione più semplice, sono presenti nel piccolo giardino accanto, dove sorge un dosso verdeggiante che ricorda il luogo in cui furono conservate le spoglie dantesche durante la seconda guerra mondiale.

Le celebrazioni

La sera del 5 settembre 2020, con una visita a Ravenna del tutto riservata a poche autorità, peraltro rigorosamente “bardate” con le mascherine anti-covid, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha tenuto a battesimo le

celebrazioni per il settecentenario della morte di Dante Alighieri. Ha “tagliato il nastro“ dell’appena restaurata tomba del Poeta e partecipato al concerto, in piazza san Francesco, seguito dalla lettura del canto XXXIII del Paradiso da parte dell’attore Elio Germano. La piazza era praticamente “blindata” per motivi di sicurezza e dedicata solo alla presenza di rappresentanti del Governo e delle istituzioni e pochi invitati, fra cui i sindaci delle città di Firenze e Verona. I cittadini ravennati hanno affollato invece la platea allestita in piazza del Popolo con un grande schermo per assistere alla cerimonia inaugurale in diretta video.

Riporto, qui di seguito, uno stralcio del programma delle manifestazioni 2020-2021 annunciato dal sindaco di Ravenna Michele De Pascale.

« [...] In tutta Italia, questo anno vedrà una ricchezza incredibile di eventi e celebrazioni, per noi in particolare, un nuovo Museo Dantesco, la nascita di Casa Dante, con un nuova e storica collaborazione con la Galleria degli Uffizi, il completamento della Commedia di Ravenna Festival e del Teatro delle Albe che hanno portato in scena in questi anni più di mille cittadini-attori, un fatto unico e irripetibile, e poi eventi espositivi di primissimo piano in rete con quanto avverrà in tutto il territorio nazionale, poesia, letteratura, danza musica, mosaico; non ci sarà arte che nel prossimo anno non si cimenterà con Dante.

Arriveranno a Ravenna anche i più prestigiosi studiosi di Dante del pianeta grazie all’Università di Bologna che dopo aver invitato, infruttuosamente, Dante presso la sua sede tramite Giovanni del Virgilio, nel 1319, ha ben pensato, circa 650 anni dopo, di raggiungere il Poeta qui a Ravenna con il suo Campus.

Avremo anche il grande onore, insieme all’Arcivescovo Ghizzoni, di essere ricevuti, il prossimo 10 di Ottobre, da Papa

Francesco, che apporrà la sua benedizione alla Croce che Paolo VI nel settimo centenario della nascita di Dante donò alla città per la Tomba del Poeta, in occasione del suo Altissimi Cantus, tutt'ora il più rilevante tributo della Chiesa Cattolica al poeta della cristianità.

Chiuderemo fra dodici mesi insieme alle città sorelle nell'amore per Dante, Firenze e Verona, con uno straordinario concerto del più grande maestro ed artista italiano del nostro tempo, il Maestro Riccardo Muti, a cui siamo riconoscenti, oltre che per la sua opera straordinaria, per il continuo monito a difesa della cultura italiana.

Qual è quindi la via giusta per onorare Dante a 700 anni dalla sua morte? Se lo chiese anche Benedetto Croce un secolo fa, in occasione del sesto centenario, e proprio da Ravenna, ci ha indicato una via che risulta quanto mai attuale anche oggi: La conclusione, insomma, è che il più alto e vero modo di onorare Dante è anche il più semplice: leggerlo e rileggerlo, cantarlo e ricantarlo, tra noi e noi, per la nostra letizia, per il nostro spirituale elevamento, per quell'interiore educazione che ci tocca fare e rifare e restaurare ogni giorno, se vogliamo “seguir virtute e canoscenza”, se vogliamo vivere non da bruti, ma da uomini. E da donne. Viva Dante, Evviva l'Italia!»

Altre manifestazioni

Sabato, 3 ottobre 2020, il presidente Sergio Mattarella ha inaugurato , a Roma, nella palazzina gregoriana del Palazzo del Quirinale, la mostra fotografica “Dante 700” realizzata da Massimo Sestini, fotoreporter di fama internazionale. Un racconto fotografico che parte da Firenze, città natale di Dante, a Ravenna, dove sono conservate le sue spoglie, passando per la sorgente dell'Arno sul Monte Falterona. Ma anche Venezia, Roma, Verona e Poppi, per scoprire – come in

un vero reportage – quanto il volto del poeta continui ad accompagnare le nostre vite. Manifestazioni significative sono state programmate, non solo a Ravenna, ma anche a Verona, Firenze, nel casentino (Arezzo), Forlì.

Curiosità

Tra le molteplici iniziative culturali dei frati francescani che, da secoli, custodiscono le spoglie di Dante, è notevole il “video-mapping sull’abside di San Francesco che costituisce una “catechesi per immagini”: si tratta di proiezioni animate sul Paradiso. A firmare l’opera è stato un confratello del convento di Padova: l’idea è raccontare in immagini l’incontro di Dante con San Francesco, San Domenico e San Pier Damiani e la conclusione della Commedia nella quale il Poeta arriva a vedere Dio. Significativa ed originale è stato l’addobbo natalizio del centro storico di Ravenna, ove, ancora oggi, le luminarie evidenziano alcuni versi di Dante in un percorso ideale attraverso le tre Cantiche

Il Dantedì

A partire dal 25 marzo 2021 si celebrerà il “Dantedì”, la giornata dedicata al Sommo Poeta. La proposta per l’istituzione del “Dantedì” era partita, nella primavera del 2019, dal Corriere della Sera che aveva sostenuto, tra le date più adatte, proprio quella del 25 marzo. Il progetto della giornata per Dante Alighieri aveva raccolto l’adesione di prestigiose istituzioni culturali quali l’Accademia della Crusca, la Società Dantesca, la Società Dante Alighieri, l’Associazione degli Italianisti e la Società Italiana per lo studio del pensiero medievale, intellettuali e studiosi italiani e stranieri e, finalmente, del Consiglio dei Ministri, su proposta

del ministro per i Beni e le attività culturali e per il turismo, Dario Franceschini.

Alcuni interessanti dettagli di questa manifestazione spiegati dalla scrittrice prof. Ersilia Di Palo di Napoli :

« [...] La scelta del 25 marzo non è casuale, per gli studiosi rappresenta l'inizio del viaggio di Dante nell'aldilà. Il sommo poeta si sarebbe smarrito nella "selva oscura, ché la diritta via era smarrita", nella primavera dell'anno in cui fu indetto il Giubileo da Papa Bonifacio VIII (bolla del 22.02.1300 ndr). L'iniziativa è stata condivisa da prestigiose istituzioni culturali, dall'Accademia della Crusca, dalla Società Dantesca, dalla Società Dante Alighieri, dall'Associazione degli Italianisti e dalla Società italiana per lo studio del pensiero medievale. Enrico Malato, studioso ed editore della «Commedia», propone anche un'«incoronazione» simbolica cioè la consegna di quell'amata corona di alloro, che Dante aveva tanto desiderato in vita ma che Firenze gli negò. Dante esprime questo suo desiderio nel canto XXV del Paradiso, a conclusione dell'impresa poetica : *“se mai il «poema sacro», la cui fatica mi ha smagrito, riuscirà a vincere la crudeltà di quelli che mi tengono fuori da Firenze («dal bell'ovile»), allora tornerò nella mia città invecchiato ma con ben altro (e altissimo) prestigio (di poeta): potrò dunque prendere la corona d'alloro sul mio fonte battesimale..”*.

Ma il ripensamento dei fiorentini e il riconoscimento auspicato non ci furono. Dante Alighieri, anche se è raffigurato con la corona d'alloro, in vita non fece in tempo a ricevere tale onore. Egli morì di malaria mentre era in esilio a Ravenna, nella notte tra il 13 e il 14 settembre del 1321. Il suo sogno svanì dunque con lui e Firenze non si associò al pianto universale per la sua scomparsa. La corona d'alloro avrebbe dovuto omaggiare il “poema sacro”, al quale Dante aveva dedicato gran parte della sua vita con un immane dispendio di energie

fisiche oltre che intellettuali e morali Il professore Enrico Malato propone che l'«amato alloro» venga idealmente consegnato al Sommo Poeta nel 2021, settecentesimo anniversario della sua morte e che quella cerimonia solenne al Quirinale possa coincidere proprio con la prima giornata del Dantedì ».

Dante ed il “Corona Virus”

Purtroppo tutte le manifestazioni programmate stanno subendo i ben noti condizionamenti posti dalla pandemia. Confesercenti e Confcommercio hanno chiesto ed ottenuto dal Sindaco di Ravenna la possibilità di prolungare il programma degli eventi anche nel 2022. Ovviamente gli eventi già in programma verranno organizzati regolarmente o posticipati all'autunno, anche perché l'anno per le celebrazioni è e rimane il 2021; però è possibile prevedere altri appuntamenti danteschi anche per il prossimo anno. In sostanza, l'anno dantesco verrà regolarmente celebrato ma avrà una coda nel 2022 con nuove e importanti iniziative”, da settembre 2021 a settembre 2022, tenendo come fulcro centrale delle celebrazioni il 21 settembre 2021.

N.B. Chi volesse approfondire il programma delle celebrazioni può collegarsi al seguente link:

<https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/dante-2021-gli-eventi-le-mostre-e-gli-spettacoli-per-celebrare-i-700-anni-dalla-morte-del-poeta>.

Oppure su Google : Dante 2021: gli eventi, le mostre e gli spettacoli per celebrare i 700 anni dalla morte del poeta.

Ravenna, 22 gennaio 2021

Tobia Costagliola



DANTE E LA NAVIGAZIONE

PERCHE' NESSUNO RICORDA IL DANTE NAUTICUS ?

di Silvestro Sannino

Caro Decio, in questo anno 2021 ricorre il settimo centenario della morte di Dante ed è normale che le DL NEWS devono ricordare adeguatamente l'evento.

Per quanto mi riguarda seguo gli interventi in merito e mi sto facendo la convinzione che all'improvviso siano diventati tutti esperti di Dante. Servirà a qualcosa? Appena qualche anno fa molti dicevano che Dante era "superato", "obsoleto" e quindi andava eliminato dai curricula scolastici.

Non sono un "dantista"; ho scritto il breve saggio sul Dante Nauticus perché un caro amico, Agnello Baldi, esperto di Dante per davvero e che da pochi mesi ci ha lasciati, dopo alcune discussioni sull'argomento mi "ordinò" di scriverlo; ma se l'editore non lo diffonde in modo adeguato esso rimane ignoto ai più.

La ragione del saggio è molto semplice e pone una domanda. Perché nella sterminata produzione che annovera decine di migliaia di scritti su Dante nessuno, finora, ha mai affrontato il "Dante Nauticus"?

Il Simplicio di Galileana memoria direbbe: “E’ chiaro, l’argomento non è importante”.

Ma Sagredo gli fa notare che nella Commedia Dante fa un viaggio ed il viaggio, per natura e per concezione, è assimilabile alla navigazione e quindi come fa ad essere, il navigare in Dante, un argomento secondario?

Per me si tratta di esporre questi aspetti, questi concetti, in modo semplice ma comprensibile e non banale. Io penso di farlo, ma più in là, e non perché sono stanco, per queste cose le energie ancora mi confortano. E lo farò non tanto per far conoscere il mio liberculo, bensì per cercare di far passare il messaggio che Dante è un riferimento assoluto, non solo sul piano della Poesia ma anche della cultura più profonda del suo tem-po, il tempo di Alberto Magno, di Tommaso d’Aquino, di Domenico, di Francesco, di Bacone, di Federico II...

Va da sé che una visione del genere non si sposa con i numerosi arrembaggi mercantilistici tanto di moda in questo anno dantesco; ma il mercantilismo letterario non avrà vita eterna, bensì una vita effimera.

Ho sentito spesso persone, “comunicatori” di professione esclamare: “ Ah! Ma il Dante che facevamo al liceo (sic) era diverso...” Questo significa che il soggetto de quo dopo il liceo non ha più letto, esplorato Dante e adesso cerca qualcuno che lo guidi per mano a scoprire un Dante di moda. Nei numerosi commenti a Dante dei testi scolastici vi sono tutte le informazioni necessarie per leggere Dante negli aspetti oggettivi. Ma la dimensione poetica e culturale deve avere sempre una componente soggettiva per cogliere tutti i messaggi e le sfumature più variegate, componente che si rinnova ad ogni rilettura; e solo in tal modo essa costituisce *“l’armonia (che) vincerà di mille secoli il silenzio”*; qui prendo a prestito una espressione sublime del genio poetico di Ugo Foscolo.

Renato Ferraro ha letto con grande interesse il mio Dante Nauticus e l'ha segnalato anche alla Rivista Marittima il cui direttore Cap.di Vascello Daniele Sapienza l'ha apprezzato ed ha preso in esame l'idea di diffonderlo, tramite la Rivista, in forma opportuna. Il comune amico e collaboratore delle DL NEWS, Ammiraglio Renato, si è detto anche disponibile a fare una recensione del saggio, come lui sa fare con rara maestria, aggiungo io, ma vuole aspettare prima la decisione operativa di Sapienza. La recensione potrebbe uscire come un annuncio/preavviso dell'edizione da parte della Marina, Rivista Marittima o Ufficio Storico.

Qualche giorno fa mi è capitato sotto gli occhi il Notiziario della Sezione Ligure dell'Associazione Italiana Biblioteche che riporta un lungo articolo dal titolo "Dante e le arti del mare" a firma Aldo Caterino, curatore della mostra "I mestieri del Mare". L'autore attinge a piene mani (basta vedere le prime tre pagine del suo articolo) interi periodi e concetti dal "Dante e la Navigazione", cambiando qualche termine con sinonimi. Una volta quando si riportava il pensiero di un altro era buon uso metterlo tra virgolette. Citare solo il libro nella bibliografia finale non mi pare molto elegante; chi legge attribuisce il concetto all'autore dell'articolo!

Caro Decio, sono cambiati i tempi? Penso che se il Caterino avesse riportato le frasi tra virgolette avrebbe fatto un lavoro più meritorio sul piano letterario oltre che su quello intellettuale.

Affettuosi saluti

Silvestro Sannino 15 gennaio 2021

○*○*○*○*○*○*○*○

E ALLORA ANDIAMO ALLA SCOPERTA DELLA “marittimità” dell’Alighieri

DANTE e la navigazione, il libro /saggio di Sannino di Decio Lucano

La prima edizione di DANTE e la navigazione del professor Silvestro Sannino uscì nel marzo 2012, Edizioni Gaia, € 8 , pagg. 70 con una prefazione di Agnello Baldi che sottolinea come Dante dibatte nelle sue opere una conoscenza eccezionale della materia. Scrive Sannino : “ *La Commedia di Dante racconta un viaggio e il viaggio , per natura e per concezione, é assimilabile all’azione del navigare ...*”

L’arte nautica del poeta fiorentino si esplicita anche nel suo *Convivio* oltre ai suoi studi e ricerche per dare alla sua narrazione- scrive Snnino – originalità e chiarezza.

La navigazione nella concezione di Dante

Dante, che prende il profilo filosofico e di principio , sia per gli aspetti operativi procede nella navigazione cogliendo il reale senso dei vari aspetti tecnici della pratica nautica come, ad esempio, quando specifica che tutti gli “ uffici “ a bordo della nave sono ordinati “ a far prendere il desiderato porto per salutevole via “ ; e lo fa

con precisione e profondità, afferma Sannino, come nessun altro ha saputo fare, né prima né dopo di lui. E qui lasciatemi fare una digressione . Parecchi anni fa , l'IMO aveva varato il “ Piano di navigazione “, un po' come in aviazione, e per Dante , scrive Sannino, la condizione prima e principale di ogni viaggio per la via più idonea, più conveniente , più economica. In sintesi “ salutare “ , cioè si direbber oggi in sicurezza.

Sicurezza e Assicurazioni marittime

Costi, benefici, rischi da mettere in conto, conoscendo -scrive Sannino- “lo spazio geografico/geofisico in cui si naviga e la sua rappresentazione (carte nautiche) medioevali) ... inoltre gli usi e i costumi del mare vengono sanciti in formali regole e metodi di navigazionee contenute negli *statuti marittimi* che fioriscono nell'area del Mediterraneo e ... nascono importanti Istituti di commercio marittimo come le *Assicurazioni marittime, i consoli del mare, la commenda, il germinamento* e cos' via”.

Ricordiamo la iniziativa di Cattolica assicurazioni che ha fatto stampare il Trattato sulle assicurazioni marittime , due tomi di notevole grandezza d Ascanio Baldasseroni , siamo nel 1600

Dante insomma è un sommo poeta, intellettuale ma anche un uomo di carattere e di coerenza politica tanto che dovrà andare in esilio forzata dalla sua Firenze a Roma. La realtà lo pone vicino ai tempi nostri , anche

se la presenza storica di miti e viaggi ai suoi tempi ancora enfatizzati e ascoltati dà alla sua voce un'aura quasi mistica

Dante – scrive Sannino- fornisce vari metodi nella determinazione del tempo, è un meteorologo, ha rispetto del mare,; nel passo del XXI canto dell' *Inferno* esalta le attività legate alla nave come il rimessaggio invernale nell'arsenale di Venezia e “ Infine non perde occasione di cogliere il lato sentimentale della gente che naviga.

Un capitolo a parte Sannino lo dedica alla Teoria della navigazione e della politica come strumento di traffici e di civilizzazione (argomenti di primo piano sin dall'antichità). Salomone non capiva proprio il cammino della nave sul mare, l'epica impresa degli Argonauti , *Pompeo Magno* che conia la celebre frase *navigare necesse est vivere nn est necesse* (riferito da Plutarco). Nel *Convivio* introduce un nitido paragone nautico/politico di stringente attualità, lo riprendiamo:

“ (...) Si come vedemo in una nave, che diversi uffici e diversi fini di quella a un solo fine sono ordinati , cioè a prendere loro desiderato porto per salutevole via : dove si come ciascun ufficiale ordina la propria operazione nel proprio fine, così é uno che tutti questi fini considera, e ordina quelli; e questo é lo nocchiero, a la cui voce tutti obbedire deono “.

Un chiaro ammonimento per i tempi nostri , il porto, la meta, é preso solo quando la nave é dentro, , al sicuro , ben salda agli ormeggi e sulle ancore:

“ e legno vidi già dritto e veloce corre lo mar per tutto suo cammino , perire al fine a l'intrar de la foce “(Pd)

Qui entra in scena , onde evitare col cattivo tempo la manovra di entrata col rischio di perdere la nave e quindi é necessario l'impiego di un pilota locale fin dai tempi più antichi; il termine *legno* si trova nel *Constitutum Usus* di Pisa e in altri codici minori e significa nave , naviglio minore.

Nave è per Dante sinonimo di vita di percorso , punto di partenza; nel passo del *Convivio* due termini nautici: *artimone* , vela principale, *pelago* inteso come alto mare, allegoricamente la vita stessa.

E il concetto del buon nocchiero per navigare superando le difficoltà é indispensabile per la sicurezza della nave che rimarrebbe senza un pilota esperto, alla deriva e qui riportiamo la celebre invettiva di Dante:

*Ahi serva Italia , di dolore ostello
nave senza nocchiere in gran tempesta,
non donna di provincia ma bordello ! (Pg)*

Ma Dante entra anche nel settore militare descrivendo le funzioni dell'ammiraglio, capo supremo dell'armata

navale, e poi l'orientamento e la misura del tempo fornendo, - scrive Sannino- un ampio e interessante repertorio di metodi di *orientamento e misura del tempo*. Distinguendo navigazione costiera e d'altura, di giorno e di notte, stelle, sole, luna, nel famoso passo del primo canto del *Paradiso* dove troviamo sole e stella polare,

*“Sorge ai mortali per diverse foci
la lucerna del mondo, ma da quella
che quattro cerchi giugne con tre croci,”*

Qui il sommo poeta entra autorevolmente nel messaggio cosmografico, nella teoria astronomica, nella descrizione degli astri, nello zodiaco, nella funzione dell'ago magnetico, nelle maree e non più navigare orientandosi con i venti di cui una messe di citazioni nei versi della *Commedia*.

L'impresa degli Argonauti era il simbolo di un viaggio difficile, la prima nave a solcare i mari ...

la navigazione d'altura richiede precise condizioni operative. Dante è più vicino allo scienziato che al poeta, addirittura consigliando a valutare bene i propri mezzi e le proprie forze (allegoria della nave e della navigazione) con profondi significati di ordine teologico e morale.

Sannino sottolinea le opere di poeti e esploratori con chiara preferenza di personaggi reali.

Dante ha una padronanza della concezione dinamica della sfera celeste, afferma Sannino, che gli consente di apprezzare la direzione voluta.

Circa la metà del XXVI canto dell'*Inferno* è dedicata alla navigazione di Ulisse

I segni del tempo, la nave, i traffici sono altra materia marinaresca di Dante, che, da par suo, dice Sannino il lato umano emotivo e psicologico pone nell'incontro con gli uomini, i personaggi mitologici, i barattieri (lestofanti).

I legni hanno bisogno di manutenzione e riparazione dopo lungo tempo e viaggi, Dante si scopre carpentiere, il cantiere navale sembra non abbia segreti per lui, gli arsenali, la "tenace pece che bolle", alberi, vele, calafataggio, utensili creano l'atmosfera dell'ambiente di lavoro.

La scienza è anche poesia, diceva Vittorio G. Rossi, e Dante è anche scienziato, diciamo noi in sintesi, con il Poeta perché la navigazione è la metafora della vita (Convivio); bisogna trovare le giuste rotte verso l'agognato porto dell'esistenza, nonostante le difficoltà ed i pericoli di cui è cosparso "lo gran mar dell'essere" Sannino ha scritto un piccolo capolavoro, lo misuriamo con il tempo che ne accresce la profondità scientifica e filosofica.

Concludiamo questa lettura con una nota nostalgica, la malinconia dei naviganti per la solitudine a bordo dei legni:

*"Era già l'ora che volge il disio
ai navicanti e'intenerisce il core
lo dì c'han detto ai dolci amici addio"*
(Pg)

LETTERE LETTERE LETTERE

Una salutare boccata d'aria di mare che la scuola e gli insegnanti mi hanno regalato, scrive Daniela

Carissimo prof.D.Lucano, grazie per la DL NEWS , ho gradito molto l'interessante argomento trattato Colombo C. e suo "disarmo", ed anche il resto, compreso il suggerimento sulle letture. Sono tornata col pensiero quando mio padre, operaio specializzato ai Cantieri Navali di Sestri Ponente, mi raccontava dell' avanzamenti dei lavori e dei "segreti " dello scafo.

Ho gradito anche i suggerimenti delle letture , la prima probabilmente andrò ad acquistarla.

Trovo la sua newsletter una salutare "boccata d'aria di mare" confinati come siamo in una Milano, bella ma ahimè bloccata ad intermittenza per i noti motivi, quindi sia la lettura che la speranza di raggiungere presto la nostra casa a Noli SV ci fa ingannare il tempo.

Quest'anno è andata così!

Colgo l'occasione caro prof. Decio per inviare a lei e famiglia i miei più calorosi e affettuosi auguri di un buon anno nuovo, sperando che il 2021 ci faccia riprendere fiducia e dimenticare un orrendo anno appena passato.

Anna Daniela De Santis (clc)

Cara Daniela , così ti chiamavo al Nautico e così quando facevi il " prefetto " al Club dei Capitani; ti ricordi la riunione al Casmona di Camogli ? La tua lettera la considero importante e se mi dai il permesso la vorrei pubblicare sul prossimo DL NEWS come testimonianza di una brava e simpatica allieva diventata CLC e con un mio commento sul rapporto insegnate e allievi. Dobbiamo dare l'esempio , gli allievi del Nautico se responsabilizzati diventano adulti .

Un caro saluto Daniela , scrivici ancora

Decio Lucano

Caro prof.Lucano, (a dire il vero , tra di noi della sez.A ..la chiamavamo "Decio") certo che può pubblicare le mie righe; Ovvio che ricordo il suo intervento a Camogli con me ...(o meglio... io con Lei) e con grande sorpresa , occasionalmente nominata " prefetto" !

Chi se lo dimentica! era un sogno ad occhi aperti di una ragazzina innamorata del "mondo marinaro" ;

Ecco, per quella bellissima occasione che mi ha dato , credo di non averla mai ringraziata abbastanza.. quindi lo faccio adesso: grazie.

Può stare certo caro prof. che anche dopo tanti tantissimi anni del Nautico S.Giorgio nessuno potrà farci dimenticare le esperienze , le gioie e le regole del Mare e della Marineria e neanche di tutto il mondo che al Mare sta intorno.

E' un amore che non finisce mai.

Pensi che coi miei compagni di classe abbiamo una chat attiva da molti anni, e regolarmente ci incontriamo, ognuno con le sue esperienze di vita arrivando dalle nostre città' e

quotidianamente ci salutiamo (online) come quando entravamo in classe... scherzando ..

pensi alla capacità e al potere dei nostri insegnanti tutti , e a come sono riusciti a tenerci uniti (lei compreso) .

Un abbraccio davvero affettuoso

Daniela

LETTURE

C.I.R.M. 1935 -2020

Centro Internazionale Radio Medico

Ottantacinque anni al servizio dell'umanità in un prestigioso volume di 200 pagine

Anni addietro , (quanti?), ho conosciuto il Cirm , come navigante, come insegnante, come giornalista, e ho scritto alcuni articoli per Il Lavoro , per il Secolo XIX per Vita e Mare e altre riviste. Erano anni in cui per chi navigava il Cirm rappresentava la salvezza della vita, c'erano medici esperti volontari che si collegavano via etere con le navi che navigavano in tutti i mari. Questi angeli del mare hanno risolto centinaia di casi di infortunio o operazioni anche difficili se trovavano degli ufficiali interlocutori capaci e coraggiosi. Ma , come accade in Italia, il Cirm negli anni '60 ha avuto difficoltà economiche tali che rischiava di naufragare.

Mi voleva molto bene il segretario generale del Cirm, Giuseppe Mollo, un uomo di grande valore umano e tecnico che era stato vicino al fondatore del Centro, il prof. Guido Guida, eminente personalità della medicina, e anche oggi ci sentiamo ,lui a Roma, al telefono sempre attento e fecondo conversatore dei risultati raggiunti dal suo Cirm e dal prof. Guida (oggi presidente è il prof. Amenta).

Finalmente il Ministero della Marina Mercantile all'Eur alla fine degli anni '70 cede una palazzina al Centro e una legge consente a questo ente -che tutto il mondo ci ha invidiato - non solo sopravvivere ma di entrare nell'olimpico della tecnologia delle comunicazioni, usando satelliti, fonia, antenne speciali , per consentire , dato che il Cirm era diventato importante dalla Coast Guard americana alle stazioni britanniche, alla navigazione aerea, per le migliaia di interventi che eseguiva non ultima la telemedicina. Oggi con la posta elettronica ADSL le comunicazioni sono rapide e la trasmissione delle immagini degli interventi a distanza immediati e precisi.

Nel volume è citato il CSDM Salvatore Scotto di Santillo quale responsabile per molti anni delle navi oceanografiche del CNR. La bibliografia delle operazioni del Cirm è dettagliatamente riportata nel volume, con immagini statistiche e documenti, Il Cirm ha cambiato Statuto , e quest'anno entro aprile ricorrerà l'85° della fondazione , ne parleremo ancora di questo miracolo italiano. (DL)

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

**IL MANUALE DELLO SKIPPER
E IL MANUALE DEL VELISTA
di Giancarlo Pedote**

Due testi che insegnano a diventare un bravo skipper e velista unico italiano in gara alla Vendée Globe 2020-2021

Due testi tecnici che oggi più che mai non possono mancare nella libreria di chi ama la vela e il mare Il Manuale dello Skipper (Mursia, pagg. 222, Euro 19,00) e Il Manuale del Velista (Mursia, pagg. 224, Euro 24,50) dell'autore Giancarlo Pedote, attualmente impegnato nella regata più pazza del mondo: il Vendée Globe, che consiste in una circumnavigazione completa in solitaria, senza possibilità di assistenza esterna né di attracco.

La tenacia, la forza, l'abilità unite a una dura preparazione tecnica e atletica e a tanta determinazione, sono da sempre qualità che caratterizzano Giancarlo Pedote e che gli amanti di questo magnifico sport possono imparare nei due manuali che ha scritto per la casa editrice Ugo Mursia Editore.

Ne Il Manuale dello Skipper Pedote ci insegna che una barca a vela è come un piccolo pianeta che ha bisogno di un piccolo principe per funzionare al meglio. In mare le situazioni, come nei vulcani, a volte si modificano e possono concretizzarsi in un'eruzione di problemi. Un bravo skipper è colui che riesce a prevenire queste eruzioni e a mantenere l'imbarcazione sempre in stato di armonia. Per fare questo non occorre essere superuomini, ma imparare a ragionare correttamente e velocemente, e a prendersi cura di tutto ciò che fa parte di questo piccolo pianeta.

Il Manuale del Velista è invece un percorso strutturato per imparare ad andare a vela sui cabinati; dalle nozioni

fondamentali alle manovre in porto, dai principi della navigazione a vela all'utilizzo dello spinnaker, dalla partenza

alla veleggiata ottimale nelle diverse andature. Testi chiari e di grande efficacia, un ricco apparato iconografico per consentire anche al velista esordiente di acquistare tutte le nozioni necessarie per affrontare con successo la navigazione. Un indispensabile strumento teorico da leggere a terra e da usare a bordo.

Con oltre 400 titoli pubblicati, la Biblioteca del Mare Mursia rappresenta il più prestigioso e completo catalogo europeo di libri dedicati al mare e ai suoi protagonisti. Un vero e proprio punto di riferimento nato dalla passione di Ugo Mursia per il mare e per lo scrittore anglo-polacco Joseph Conrad e che dopo oltre cinquant'anni di attività e centinaia di titoli pubblicati, Mursia mantiene vivo diffondendo la cultura del mare, della navigazione, i valori e la storia della marineria.

Giancarlo Pedote è nato a Firenze il 26 dicembre 1975. Laureato in filosofia presso l'Università di Firenze, decide molto presto di fare lo skipper. La sua storia comincia col windsurf e attraversa diverse classi di barche oceaniche. Mini 6,50, Figaro, Class 40, Multi50 (la parentesi del Moth) e l'Imoca 60. Vincitore della Transat Jacques Vabre nella classe Multi 50 nel 2015; 2 volte Champion de France Promotion Course au Large en Solitaire; 2 volte Campione del Mondo classe Mini 6.50; Velista dell'Anno 2013 e 2015, Pedote è l'unico italiano presente al Vendée Globe 2020 a bordo dell'IMOCA Prysmian Group.

Per informazioni:

**Ufficio stampa Mursia – cell. 3470448272 - e-mail
*press@mursia.com***

Ufficio stampa Giancarlo Pedote – cell, +33 (0)6 02.22.23.46 -
e-mail comunicazione@giancarlopedote.it

Rapporto annuale

ISTAT : LIBRI PUBBLICATI IN ITALIA

Nell'ultimo rapporto Istat sulla lettura si ha la conferma di quanto i libri cartacei e gli ebook abbiano accompagnato lettrici e lettori italiani nell'anno della pandemia. Allo stesso tempo, non manca la preoccupazione degli editori. Quanto ai dati del 2019, resta stabile la percentuale di lettori (in aumento i cosiddetti "lettori forti"). Il livello di istruzione si conferma elemento determinante, e per bambini e ragazzi gioca sempre un ruolo importante la presenza di libri in casa

Intensa la produzione libraria, stabile il numero di lettori. Così l'Istat sintetizza i dati del suo ultimo rapporto annuale sulla lettura in Italia (scarica qui il pdf integrale, ndr), relativo al 2019 (non ci si riferisce, dunque, al 2020 segnato dalla pandemia, ma si dà comunque spazio all'anno appena trascorso, in cui lettrici e lettori hanno dimostrato grande interesse per la lettura di testi cartacei e ebook, come pure per l'ascolto di audiolibri.

I LIBRI PUBBLICATI IN ITALIA

Come si legge nel rapporto, in sintesi nel 2019 sono stati pubblicati in media 237 libri al giorno, quasi 1,3 libri ogni mille abitanti; di questi, due terzi sono novità (58,4%) e nuove edizioni (8,5%), mentre il restante (33,1%) è rappresentato dalle ristampe. Anche in termini di tiratura, le novità e le nuove edizioni coprono due terzi del mercato (54,9% di copie stampate di novità sul totale e 10,9% di edizioni successive), mentre circa un terzo della tiratura complessiva è costituita da

ristampe (34,2% delle copie stampate) per un totale di 192 milioni di copie.

Il Notiziario dei mass media di F. Abruzzo

16/1/2021-II Notiziario sui mass media (in 15 capitoli), curato da Franco Abruzzo/portavoce del MIL, trova ispirazione negli artt. 4 (II c.) e 21 Cost. nonché 10 Cedu. In coda la "Privacy Policy" di questo sito. - FRANCO ABRUZZO (www.francoabruzzo.it) - Cell: 3461454018 - redazione tel/fax:022484456 - Mail: fabruzzo39@gmail.com -

L' ATTUALITA'. FATTI DELLA VITA.

16.1.2021 - NEL BOLLETTINO UFFICIALE del Ministero della Giustizia (n. 1 del 15-1-2021) pubblicato il nuovo Regolamento sulle procedure elettorali con modalità mista telematica e in presenza per il rinnovo degli organi dell'Ordine dei giornalisti. IN CODA i regolamenti di altre due professioni (geologi e dottori commercialisti ed esperti contabili). - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=27959>

16.1.2021 - Sergio Lepri: "Fino agli anni Sessanta censura prassi abituale".Lo storico direttore dell'Ansa riflette sulla libertà d'informazione in Italia. - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=27958>

16.1.2021 - Crisi profonda dell'editoria: chiude per sempre il quotidiano "Trentino". - di La Voce del Trentino. IN CODA l'appello di Carlo Verna. - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=27957>

15.1.2021 - Media & Editoria - Effetto Covid sull'editoria: perdite per nove editori su dieci.. <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=27954>

**Dalla rivista a Compagna degli anni venti e trenta
articoli di storia di Genova riproposti oggi ,una
iniziativa di cultura e di curiosità per conoscere
come eravamo, storia dei palazzi, degli alberghi,
delle comunicazioni.**

GLI ESTRATTI LETTERARI DI ALESSANDRA FOREST

**Da UN NUOVO MONDO di Eckhart Tolle
Andare oltre le limitazioni. Pag 176-177**

Nella vita di ogni persona arriva il momento in cui lui o lei perseguono una crescita e un'espansione sul piano della forma. Questo accade quando vi sforzate di superare limitazioni quali la debolezza fisica o la scarsità economica, o quando cercate di acquisire nuove abilità e conoscenze, oppure di ottenere attraverso un atto creativo qualcosa di nuovo che migliori sia la vostra vita sia quella degli altri. Può essere un brano musicale, un'opera d'arte, un libro, un servizio che offrite, una funzione che volete svolgere, un affare o una organizzazione che cercate di mettere su o alla quale date un vitale contributo. Quando siete presenti, quando la vostra attenzione è pienamente nell'Adesso, la Presenza fluirà e trasformerà quello che fate. In questo caso ciò che fate avrà qualità e

potere. Siete presenti quando ciò che state facendo non è un mezzo per un fine, per ottenere soldi, prestigio, per vincere, ma un completamento in se stesso, quando vi sono gioia e vitalità in ciò che fate. E naturalmente non potete essere presenti a meno che non diventiate amici con il momento presente. Questa è la base per un'azione efficace non contaminata dalla negatività.

La forma è limitazione. Siamo qui non solamente per sperimentare la limitazione, ma soprattutto per crescere in consapevolezza andando oltre la limitazione. Alcune limitazioni possono essere superate esternamente. Però se vi sono altre limitazioni nella vostra vita con le quali dovete imparare a convivere, queste possono essere superate solo interiormente. E prima o poi ognuno di noi dovrà farci i conti. Queste limitazioni possono mantenervi intrappolati in una reazione egoica che si manifesta in una intensa infelicità. In alternativa potete però elevarvi interiormente al di sopra di queste, arrendendovi senza condizioni a ciò che è. Ci sono per insegnarci questo. Lo stato di coscienza dell'arrendersi apre la vostra vita alla dimensione verticale, la dimensione della profondità. Allora qualcosa si muoverà da quella dimensione verso il mondo, qualcosa di un valore infinito che altrimenti non si sarebbe manifestato. Alcune persone che si arrendono a gravi limitazioni diventano guaritori o maestri spirituali. Altre lavorano con abnegazione per alleggerire la sofferenza umana oppure per portare doni di creatività a questo mondo.

(A cura di Alessandra Forest)

fine

