

INFODEMIA

Cari amici dei media specializzati e non solo se volete scrivere delle navi autonomous o automated (distinzione british) o navi condotte da terra (francese NCT), documentatevi bene ,non sparpagliamo allarmismi (marittimi senza lavoro o illusioni del domani arriva nave drone) , ci vorranno anni, molti, prima che il sistema delle organizzazioni internazionali approvino le nuove regole di navi di una ragguardevole stazza condotte da remoto, navi drone , robot , e tanti soldi . La evoluzione o rivoluzione è cominciata, come noi, con le DL NEWS e il nostro personale curriculum ,abbiamo ben documentato, negli anni settanta e ora con nuove tecnologie , satelliti , digitalizzazioni sembra tutto a portata di mano.

La rivoluzione comincerà dall'interfaccia con i porti, che saranno il fulcro della nuova marineria . Ma attenti, di pari passo c'è il rovescio della medaglia : il sistema è pieno di “ buchi “ , di rischi cibernetici, è ancora molto fragile. (DL)

“Il ruolo dei media è cruciale. Ma serve rigore , l' INFODEMIA crea disorientamento , l'enorme flusso di notizie incontrollato e spesso incontrollabile ha creato inevitabilmente disorientamento , incertezze e ansia in molti cittadini,”

Maria Elisabetta Alberti Casellati , Presidente del Senato.

Da Primaonline del 24/9/2020

RadioPoppa, una rettifica

Nel precedente numero 20 l'articolo RADIO POPPA era firmato Giuseppe Cafiero,; chiediamo scusa , il nome corretto è Pierantonio Cafiero , presidente Casina dei Capitani di Meta di Sorrento, un centro culturale e professionale di alto livello.

CONTROPLANCIA

ARBITRAGGI MARITTIMI

LONDRA RIMANE SEMPRE AL PRIMO POSTO MA SARÀ SEMPRE COSÌ ?

di Massimo Granieri

1730 sono stati gli arbitraggi marittimi approdati nel 2019 sulla piazza londinese con un incremento del 14% rispetto al 2018. La London Maritime Arbitrators Association (LMAA) la fa da padrone con 1668 nuovi casi (1483 nel 2018) seguono con grande distacco la London Court of International Arbitration e la International Chamber of Commerce (ICC). “Credibilità e fiducia” è la formula che ha portato la comunità internazionale marittima ad affidare a Londra l'83% delle dispute commerciali marittime sorte nel 2019. Nel 2017 il voto Brexit ha causato una lieve flessione ma gli albionici hanno tenuto duro e rimangono il più importante centro mondiale per le dispute marittime nonostante la crescente competizione globale tuttavia il prestigio conquistato sin dalla lontana nascita dell'istituto del giudizio arbitrale non è una garanzia per il futuro e recenti studi indicano che Singapore e Hong Kong sono i maggiori competitori. Singapore ha raggiunto lo scorso anno eccellenti risultati aggiudicandosi un carico di lavoro pari a circa il 13% di quello

londinese con 229 nuovi casi divisi tra il Singapore International Arbitration Centre e il Singapore Chamber of Maritime Arbitration. Nello stesso periodo l'Hong Kong International Arbitration Centre ha processato circa 44 nuovi arbitrati marittimi contro i 38 del 2018 che combinati con quelli gestiti dall'Hong Kong Maritime Arbitration Group portano ad un totale pari a circa il 7% del carico di lavoro dei tribunali inglesi. Parigi pur godendo di una consolidata reputazione di antica e riconosciuta piazza mercantile marittima con i suoi due collegi giudicanti, l'ICC e la e Chambre Arbitrale Maritime ha portato in giudizio una quarantina di casi sia nel 2018 che nel 2019 pari a circa il 2,5% del lavoro svolto dai colleghi di oltre Manica. Gli Emirati Arabi ambiziosi di diventare il più importante hub mondiale marittimo sta lavorando ad un Emirates Maritime Arbitration Centre di cui non si conosce ancora l'effettiva produttività ed in ogni caso è ancora molto distante dal rappresentare un pericolo all'egemonia britannica. Stesso discorso vale per la Scandinavia che nel 2017 ha fatto nascere il Nordic Offshore and Maritime Arbitration Association. Gli Stati Uniti con la Society of Maritime Arbitrators, la Maritime Arbitration Association e la Houston Maritime Arbitrators Association non rendono le proprie statistiche pubbliche. In Cina sebbene la China's Maritime Arbitration Commission è descritta come una "fiorente istituzione arbitrale" in realtà gestisce dispute marittime a livello regionale in quanto le compagnie marittime internazionali senza partner o interessi cinesi raramente scelgono questa giurisdizione per risolvere le proprie cause e comunque la quasi totalità dei contratti di noleggio a tempo o a viaggio pur avendo una controparte cinese sia essa armatore o noleggiatore contemplano un arbitrato a Londra secondo la legge inglese.

Questa analisi è comunque parziale e incompleta e non può comprendere tutte le realtà mondiali legate agli arbitraggi marittimi perché non tutte le istituzioni forniscono dati completi per giurisdizione ed inoltre non è facile tracciare le cause che vengono risolte in forma “consensuale” (ad hoc arbitrations).

Guardando avanti

-Indubbiamente la decisione britannica di lasciare la Comunità Europea e i futuri rapporti non ancora definiti con la stessa potrebbero ledere la leadership della “capitale mondiale degli arbitraggi marittimi”.

-Gli esperti ritengono che le dispute e l’uso dell’arbitraggio sono destinate a crescere in tempi di grande competitività e l’offerta di flessibilità, giudizi veloci a costi ridotti offerti dagli arbitri indurranno gli operatori del settore ad utilizzare sempre di più queste istituzioni per la risoluzione delle dispute nate sul mare.

- La questione pandemia da Covid-19 ha prodotto e continuerà a produrre una severa recessione economica con gravi ricadute sul mondo dei trasporti soprattutto quello marittimo che ne rappresenta il quasi 90%. Allo stesso tempo, come ha recentemente sottolineato un manager della London Maritime Arbitrators Association che detiene il 95% delle cause su Londra, l’80% del loro carico di lavoro è stato portato avanti durante il lock-down usando solamente documenti cartacei e così facendo l’attività non è stata influenzata dalle restrizioni Covid-19. Audizioni effettuate utilizzando video conferenze, software per la trasmissione dei documenti processuali e l’utilizzo della digitalizzazione hanno permesso di adattare rapidamente questo settore alla nuova realtà con minime perdite di produttività. “Abilità all’adattamento” potrebbe quindi essere questa la chiave con

cui si giocherà già da quest'anno la sfida tra i competitors del cluster arbitrare mondiale.

Massimo Granieri

ASSEMBLEA ASSONAVE

“Ora o mai più”

Roma, 24 settembre 2020. Si è tenuta a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, l'Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l'Associazione che rappresenta l'industria navalmecanica italiana e che ha approvato il Bilancio 2019 e il Preventivo 2020. Ne è emerso un quadro del settore cantieristico mondiale che, dopo un 2019 già deludente, con ordini calati del 20% in volume rispetto all'anno precedente, ha visto crollare gli ordini nel primo semestre del 2020 del 40% e le consegne del 17%, a seguito della crisi mondiale generata dal Covid-19. In questo contesto, in Europa, si assiste a una discontinuità negativa rispetto al passato, quando, grazie all'esplosione del settore crocieristico, si registravano ordini e carichi di lavoro in crescita a fronte della tendenza opposta dei produttori di altre aree geografiche. Nel primo semestre 2020 in Europa gli ordini sono infatti calati del 62% e le consegne del 48%, dati ben peggiori rispetto a quelli globali.

In particolare, la relazione annuale mostra che il settore Cruise ha registrato nel 2019 un aumento degli ordini delle navi sopra i 10.000 tsl da 23 a 25 unità, per poi registrare ordini per 2 sole navi nella prima metà del 2020. Quanto al comparto militare, nel 2019 sono stati perfezionati ordini per 165 unità, con una riduzione del 28% circa rispetto all'anno precedente, che diventano solo 49 unità, in ulteriore calo a 49 unità nella prima metà 2020. Il mercato dei ferry vede un calo

del 40% nel 2019 e, nel 2020, ordini azzerati nel segmento di maggior interesse, quello di unità di lunghezza superiore a 150m. La nautica da diporto ha fatto registrare un +9,7% nel 2019 (fonte Confindustria Nautica), con 26 nuovi ordini di mega-yacht (mezzi di lunghezza maggiore di 60 metri), in linea con gli anni precedenti. Il segmento Oil & Gas Offshore, infine, si conferma praticamente fermo, con un solo nuovo ordine di Rigs nel 2019, e ordini per 20 supply vessels, di piccole dimensioni, assegnati per la quasi totalità a cantieri cinesi e turchi (in passato erano centinaia); nella prima metà del 2020 il mercato Oil & Gas si è praticamente azzerato. Nel 2020, nel mercato globale, sono crollati i nuovi ordini in tutti i segmenti di mercato, e, purtroppo, è difficile prevedere un'inversione di tale tendenza almeno fino a tutto il 2022.

La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla propria capacità strategica, al conseguente ottimo portafoglio ordini costruito in passato e alla propria capacità di interagire positivamente con gli armatori, limitando al minimo, almeno per ora, le cancellazioni, si trova in una situazione sicuramente migliore rispetto al resto dell'Europa. Ciò nonostante, il fatto che in Italia, oltre che in Europa, la stragrande maggioranza dei nuovi ordini di navi commerciali appartenga al segmento passeggeri, pone l'intero sistema a rischio, qualora il mercato delle crociere non dovesse riprendersi in tempi sufficientemente contenuti. Tale rischio si può mitigare solo implementando efficacemente tre direttive strategiche: 1) Attività volte alla sopravvivenza e al rafforzamento competitivo del settore navalmeccanico italiano ed europeo nel breve periodo; 2) Attività volte a creare le condizioni per permettere al settore navalmeccanico italiano ed europeo di prosperare nel lungo periodo; 3) Attività volte a massimizzare la capacità competitiva degli associati.

La prima direttiva comprende tutte le attività volte al presidio dei temi di finanza agevolata in vista della programmazione economica 2021-2028 e delle opportunità derivanti dal Recovery Fund. In quest'area rientrano un certo numero di proposte di interventi temporanei, che si stanno portando avanti in maniera coordinata con l'Europa, quali: programmi di rinnovo della flotta UE; programmi di "Public Procurement" (sia in area civile che militare); incentivi fiscali per quei cantieri e fornitori navali in grado di porre in essere attività virtuose e in linea con le direttive strategiche della Commissione Europea (verde, digitale, sicurezza dei processi produttivi, competitività etc.); incentivi finanziari per gli armatori, mirati al mantenimento dell'attuale carico di lavoro; soluzioni per facilitare l'accesso alla finanza agevolata per le PMI che esprimono tecnologia marittima; soluzioni in grado di favorire il mantenimento e la formazione dell'attuale forza lavoro; attività per sfruttare al meglio le opportunità derivanti dal Partenariato Industriale Co-Programmato con la Commissione Europea (CPP) denominato "Zero Emission Waterborne Transport", dal momento che il settore è stato, per la prima volta, selezionato per tale importante partenariato che porta con se un budget richiesto per il settore navalmeccanico di circa un miliardo di Euro.

Della seconda direttiva strategica fanno invece parte quelle attività volte alla salvaguardia dell'industria navalmeccanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale provenienti dall'Est Asiatico, onde assicurare che, una volta superato il momento negativo, vengano nel frattempo rimosse quelle condizioni che hanno permesso in passato all'industria asiatica di soppiantare quella europea in gran parte dei segmenti di mercato della navalmeccanica. Questo è potuto accadere grazie all'utilizzo di pratiche strutturali di dumping supportate da sussidi statali continuativi, contro cui non è

stato possibile agire, poiché le regole a tutela della concorrenza previste dal WTO non si applicano purtroppo a questo settore. Ciò evidenzia un buco legislativo che dovrà essere al più presto sanato, partendo, con ogni probabilità, con iniziative unilaterali, una volta implementate le quali, sarà anche più facile tornare a negoziare da una situazione di forza con i Paesi asiatici, i quali, finora, essendo in una posizione di forza, si sono guardati bene dal lavorare seriamente per trovare una soluzione di reciproca soddisfazione.

Alla terza direttiva strategica sono invece riconducibili le attività formative, informative, di networking e di collaborazione volte all'ottenimento di economie di scala che Assonave da tempo promuove a favore dei propri soci: tali attività, di per sé fondamentali, risulterebbero però inutili senza un'efficace implementazione delle prime due linee strategiche che, di fatto, sono di competenza politica e governativa. In tale contesto sono le Associazioni a dover efficacemente operare per mettere il mondo politico e governativo nazionale ed europeo nella condizione di comprenderne le dinamiche e i problemi del settore e, successivamente, identificare soluzioni efficaci e durature. L'assenza di un importante presidio di tali linee strategiche, di competenza primaria delle Associazioni, ha purtroppo prodotto in passato risultati nefandi, tra cui la perdita di interi segmenti di mercato e delle relative competenze. Tali attività, ora più che mai, non potranno infatti mai essere portate avanti da una singola azienda, per quanto grande, competitiva ed efficiente, ma solo da un'Associazione sufficientemente forte, strutturata e supportata dai propri soci. Svolgere tali attività è l'obiettivo che Assonave si pone per i prossimi anni, in un momento decisivo in cui si rischia seriamente di lasciare alla concorrenza asiatica i segmenti ancora rimasti in Europa. Ed

è per questo che Assonave definisce questa fase come quella dell' "Ora o mai più".

A margine dell'Assemblea il Presidente di Assonave Amb. Vincenzo Petrone ha dichiarato: *“Il nostro comparto sta affrontando coraggiosamente la difficile congiuntura industriale e di mercato e chiede alla Commissione Europea e al Governo di tenere in debito conto il ruolo vitale che la cantieristica riveste nel contesto economico italiano ed europeo. Non invochiamo aiuti di Stato, ma supporto all'innovazione tecnologica e alla transizione green verso navi a zero emissioni. Chiediamo inoltre al nostro Esecutivo, con Confindustria di cui Assonave è parte integrante, un punto di riferimento istituzionale unico per l'Economia del Mare, che oggi fa capo a quattro diversi dicasteri, con le comprensibili difficoltà di coordinamento e di progettualità che questa frammentarietà comporta”*. Petrone ha poi concluso: "A Bruxelles chiediamo di difendere la navalmeccanica europea dalla concorrenza sleale, pesantemente sussidiata, dei costruttori asiatici che operano in dumping a danno dei produttori del nostro continente".

ASSONAVE - Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica con sede a Roma, è l'Associazione Settoriale di Confindustria che rappresenta l'industria navalmeccanica italiana, raggruppando imprese di costruzione e riparazione navale, produttori di sistemi e componenti ad uso navale, società di ricerca ed aziende di servizi al settore. Tali aziende assicurano un'occupazione diretta che supera le 60.000 unità, a cui aggiungere altre 15000 unità indirette, per un valore della produzione che sfiora i 10 mld €, in gran parte derivante dall'export.

L'Associazione ha come obiettivo lo sviluppo della competitività dell'industria nazionale di settore, e, a tal fine, individua e promuove le azioni più idonee da intraprendere

nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali, oltre a ideare e sviluppare progetti ad hoc finalizzati al raggiungimento di tale obiettivo.

Oltre a far parte di Confindustria, Assonave è membro fondatore della Federazione del Mare, il cluster marittimo italiano che riunisce gran parte delle organizzazioni che ruotano intorno all'Economia del Mare, ed è uno dei maggiori contributori di SEA Europe (The European Ships & Maritime Equipment Association), che rappresenta le associazioni e le imprese navalmeccaniche e della supply chain navale Europea nei confronti delle istituzioni continentali e internazionali. Assonave è infine membro del Cluster Blue Italian Growth e della Piattaforma Tecnologica Europea Waterborne 2.0.

Per ulteriori info: +39-06-84 514 201 +39-06-84 514 224
assonave@assonave.it andrea.piantini@fincantieri.it
ilaria.caputi@fincantieri.it

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

L'attualità di Dante nell'Italia d'oggi

DOPO 700 ANNI NAVE SENZA NOCCHIERO IN GRAN TEMPESTA

*« Ahi serva Italia, di dolore ostello,
nave senza nocchiere in gran tempesta,
non donna di provincie, ma bordello! »*

Appellatemi pure presuntuoso ma non potevo, nell'anno dedicato a Dante, non evidenziare quanto , nell'Italia d'oggi, siano ancora attuali questi suoi versi.. L'interpretazione di questa celebre invettiva di Dante, nel corso dei settecento anni trascorsi, è ,più o meno, univoca e non sono qui per ripeterla o per rielaborarla. Ciò nonostante, vorrei dare al termine “bordello” , oltre al noto significato di “postribolo”, una accezione ancora più ampia :” ambiente (che sia postribolo o non) dove regna gran confusione e disordine e nell'uso più familiare : rumore, chiasso , baccano “ (Treccani). Possiamo affermare che l'Italia sia oggi libera da tutto ciò? Ma dove è questo “bordello”? Il bordello sta nella esasperazione generale della continua enunciazione dei gravi problemi, nuovi e vecchi, che affliggono l'Italia, da parte degli opposti schieramenti, senza alcuna capacità di superamento di conflitti insensati e di collaborazione nell'interesse della comunità nazionale. Eppure, mai, come oggi, l'Italia ha avuto, col “ recovery fund”, una così straordinaria e irripetibile opportunità per risolvere i problemi ancora derivanti dalla crisi del 2008 , le conseguenze socio-politiche ed economiche del Covid-19 e, allo stesso tempo, essere nelle condizioni, oggi, di potersi permettere di promuovere, con mirate ed intelligenti iniziative un futuro migliore per le nuove generazioni: riforme delle principali istituzioni, pulizia di tutte quelle leggi

contraddittorie, obsolete o inefficaci, investimenti, infrastrutture, sanità, lavoro e occupazione, scuola e istruzione, semplificazioni, burocrazia, privatizzazioni, telematizzazione accelerata, ecc.

Un paese che vive perennemente tra lotte intestine

Parlare di questa realtà, anche se superficialmente, in un paese che vive perennemente tra lotte intestine "come nave senza nocchiere in gran tempesta", significa comunque "far politica", attività a cui le DL News non sono molto avvezze per libera scelta (nonostante qualcuno non la pensi così). Sarebbe quindi la prima volta che facciamo quest'approccio così come (scusate il paragone) Dante inaugura, con questi versi, una lunga invettiva di carattere politico contro l'Italia dei suoi tempi. E l'immagine della nave senza nocchiere in gran tempesta dei tempi di Dante, è rappresentata, oggi, soprattutto dalla permanente ingovernabilità essenzialmente dovuta ad una legge elettorale pasticciata ed inadeguata che, ispirata da progetti elettorali a breve termine, non ha avuto il coraggio di perseguire una visione più lungimirante, sempre limitandosi ad un orizzonte temporale collocato tra due "tornate" elettorali. D'altra parte, si tratta solo di un aspetto del più vasto scenario dominato da egoismi ed interessi di parte, scarso interesse per il futuro e, quindi, per le nuove generazioni, insipienza e degrado della politica con la P maiuscola.

Dante evidenzia la decadenza morale e materiale dell'Italia dei suoi tempi che, in assenza di un potere che faccia rispettare la legge, la pone in balia di particolarismi e di scontri intestini. Tale decadenza, per Dante, è dovuta alla crisi delle due principali istituzioni di allora, la Chiesa Cattolica, custode del potere spirituale ormai offuscato dalla corruzione mondana, e

del Sacro Romano Impero detentore del potere terreno che aveva, ormai, perso il controllo dell'Italia.

Noi oggi potremmo essere in una posizione migliore.

Avremmo le nostre istituzioni, la nostra Costituzione, le nostre leggi ed i mezzi e le strutture per farle rispettare. Ma, purtroppo, le nostre istituzioni vivono una crisi senza precedenti che sta minando la loro credibilità ed autorevolezza. Le nostre leggi, nate per garantire la libertà e la sicurezza dei cittadini, prevenire e punire abusi, delitti e prevaricazioni, sono state via via tanto stravolte, con abrogazioni o emendamenti, da essere inefficaci ed inconsistenti, neutralizzando la maggior parte degli scopi per cui erano state create. Eppure ci vantiamo, ancora, di essere la Patria del Diritto... magari soltanto perché siamo discendenti degli antichi romani... Gruppi irresponsabili, fuori e dentro ai nostri mutevoli governi, hanno ritenuto, soltanto con una maggioranza “relativa”, senza ritenere necessario un più diffuso consenso, di poter modificare la Costituzione, a loro uso e consumo. E lo hanno fatto ignorando come quella Costituzione sia nata, nel 1947, con la storica, totale collaborazione tra forze politiche fino ad allora contrapposte ed inconciliabili che, deposte le loro ideologie ed interessi di partito, hanno saputo esprimere il meglio di loro stessi nell'interesse di tutta la Nazione afflitta dalle rovine morali e materiali di una guerra così devastante. Oggi, col recente referendum, abbiamo incominciato a demolire quella Carta Costituzionale, a larga maggioranza, ma irresponsabilmente animati soltanto da un diffuso sentimento antipolitico. Tutti crediamo, con la riduzione dei parlamentari, di aver punito i nostri politici per la loro scarsa efficienza, per il malgoverno, per la ricorrente propensione alla corruzione o agli interessi

privati di alcuni. *“Ma questo non è niente”*, ha detto di Maio, *“poi passeremo subito a ridurre gli stipendi”*, così le nuove generazioni troveranno, in futuro, un parlamento meno costoso e più efficiente (o qualcosa di simile ma pur sempre sbalorditivo). Intanto questo referendum e la campagna elettorale che lo ha preceduto, ha avuto l’effetto di distrarre la maggior parte delle forze politiche e degli italiani, superando talvolta l’attenzione e l’ansia per la nuova diffusione della pandemia anche in Italia (checché se ne dica, tra l’altalenante conta giornaliera dei contagi). E non è finita perché, ancora, si discute tra chi ha vinto e chi non ha perso (vedi le elezioni regionali e comunali) !

Nel frattempo, i nostri attuali governanti, si crogiolano nei riconoscimenti e nell’ammirazione del mondo intero per il rigore, la serietà e l’efficienza con cui il sistema Italia ha reagito e sta ancora reagendo alla pandemia. E in questi mesi di totale paralisi delle principali attività economiche, strutturali e sociali del paese, nel tempo libero da intrighi, beghe e divergenze, all’interno della scompaginata, rissosa e innaturale alleanza di governo, hanno male impiegato le loro energie intellettuali ed i mezzi a disposizione per affrontare non solo l’economia decotta, ma i problemi della scuola, le riforme pendenti da anni, investimenti mirati a creare lavoro nell’immediato, ma con lo sguardo volto al futuro delle nuove generazioni.

Una Commissione UE benevola ?

Tuttavia, tra breve, dopo questo periodo di pericoloso “stordimento” e “distrazione” dai provvedimenti intelligenti ed articolati richiesti dalle nostre disastrose condizioni, dovranno, inevitabilmente, sottoporsi alla “prova del fuoco” e passare al vaglio di una Commissione Europea che non si era

mai mostrata così “favorevole e comprensiva” nei confronti del nostro Paese. A parte le anticipazioni o illazioni che sempre circolano in queste circostanze, si vedrà la valenza di questo governo che sottoporrà, finalmente, un programma di investimenti e azioni che possa giustificare l’impiego degli enormi capitali che avremo a nostra disposizione. Vista la gravità della situazione italiana , in un contesto europeo e mondiale altrettanto critico, sarebbe stato più utile al Paese, che alla formulazione di detto “recovery plan”, avessero partecipato , con eccezionale “spirito costituente” tutte le forze politiche del Paese, mettendo da parte egoismi ,presunzione, rancori e tutto quanto mortifica e umilia la politica italiana di questi ultimi anni. Ma ci voleva anche un corale esame di coscienza nel riconoscere i tanti limiti di una classe politica per lo più impreparata, poco competente nella gestione degli epocali problemi che ci affliggono, pronta alla facile rissa ed al settarismo, insensibile ai veri valori da tutelare per il nostro futuro. Problemi che non hanno alcun colore politico, che non hanno bisogno di profonde capacità intuitive, né di destra né di sinistra, per essere individuati e che vanno risolti, ragionevolmente, responsabilmente, da tutte le forze politiche “unite”. e poi, ascoltiamo le esortazioni che provengono da ogni angolo del paese “pensante” e “cosciente” : cessiamo una volta per tutte questa campagna elettorale continua e tiriamo fuori, una volta per tutte e senza ulteriore ritardo, un valido progetto di ripresa nei settori piu’ delicati e vitali : scuola, sanita’ e lavoro!

Riusciranno i nostri prodi a concludere qualcosa di buono per il nostro Paese? Ma pensiamo veramente che solo un cambio di governo possa risolvere i nostri problemi dopo quanto è stato evidenziato?

E con la riduzione dei parlamentari senza alcuna modifica della vigente legge elettorale, gli italiani, specialmente quelli che hanno votato per il sì, sono veramente convinti che saranno democraticamente tutti rappresentati, a livello territoriale, in parlamento? E come la mettiamo con la prossima elezione del Presidente della Repubblica? Sembra oltremodo autolesionista e paradossale che anche la procedura costituzionale di detta elezione faccia parte della punizione che il popolo italiano si è autoinflitta con troppa approssimazione o poco conoscenza (ignoranza). A parte le discutibili motivazioni del sì non andava contestualmente cambiata anche la legge elettorale? Non è forse un grosso “pasticcio”, frutto di quella inadeguatezza della politica sopra evidenziata? (escludendo ogni mala fede).

Ai posteri l’ardua sentenza. Intanto, Dante è ancora vivo e ... “docet”.

Tobia Costagliola Ravenna, 29 settembre

NOTIZIE SCELTE

Benetti torna al Salone Nautico di Genova

Con una decisione dell’ultima ora, Benetti torna al Salone Nautico di Genova dal 1 al 6 ottobre per mostrare al pubblico per la prima volta Oasis 40M, rivoluzionario yacht con linee esterne firmate dallo studio inglese RWD e raffinati ambienti interni disegnati dallo studio newyorkese Bonetti/Kozerski Architecture. Nei suoi 40 metri di lunghezza Oasis racchiude una nuova interpretazione del concetto di lifestyle: all’esterno la beach area a poppa è una elegante lounge permanente sulla

più grande piscina del mondo, il mare, mentre l'anima glamour degli interni accoglie i suoi ospiti negli ampi spazi dal design elegante e sofisticato.

Sculatiandpartners

FINCANTIERI PREMIATA AL MOST INNOVATIVE KNOWLEDGE ENTERPRISE

Trieste, 28 settembre 2020 – Fincantieri si è aggiudicata, per la categoria Global Companies, la sezione nazionale del Most Innovative Knowledge Enterprise (MIKE) Award, uno dei riconoscimenti più prestigiosi nell'ambito dell'innovazione aziendale. Come rappresentante dell'Italia, insieme alle altre aziende selezionate, il Gruppo parteciperà alla fase globale che avrà luogo a Londra.

LETTURE

Non c'è pace per il mitico transatlantico

LE PROFEZIE DEL TITANIC

(Libro di Pasquale Mottolese, Erga edizioni, 2019)

Devo dire che il titolo di questo libro ha eccessivamente sollecitato la mia attenzione facendomi erroneamente intravedere, dietro la tragedia del Titanic, una sorta di profezia che ricorrentemente viene evocata. Una profezia che aveva già indotto tutte le menti pensanti, entusiaste e ammaliata dal progresso tecnologico, a fare un passo indietro e riflettere. Riflettere su quel senso di onnipotenza diffuso dalla

consapevolezza di quanto e di che cosa l'uomo fosse capace di creare con la sua intelligenza. Un guizzo di orgoglio di breve durata perché subito offuscato da una tragedia che se pur prevedibile, soltanto da parte di alcuni, si rivelò come il segno più tangibile dell'arroganza e della sopravvalutazione del progresso tecnologico, riportando l'umanità indietro, dall'inizio del ventesimo secolo, ai tempi di Dedalo e Icaro. Ma mentre i due mitici eroi bruciati dal sole perirono affondando nelle braccia di Nettuno, la tragedia del Titanic ha costituito un punto nodale di riflessione che ha indotto le menti a vestirsi di umiltà, fare autocritica ed iniziare a creare una nuova mentalità legata soprattutto alla "prevenzione". Una mentalità ed una educazione che applicata ad ogni livello delle attività umane ha permesso, finora, di evitare tante tragedie ma soltanto laddove non è intervenuto il comportamento umano con i suoi errori e, ogni volta, con la sopravvalutazione delle sue forze e delle sue capacità. Le tragedie, i disastri, gli inquinamenti che ancora oggi si verificano ne sono le conseguenze. Questo è il senso "durevole" che io riconosco al titolo del libro. Il Titanic come un essere ancora vivo, ogni tanto risorge come monito per chi ha dimenticato o, semplicemente, continua ad ignorare.

L'autore fa passare per profezia una serie di eventi storici a partire dalla tragedia del Titanic. Un evento che è solo il preludio di tutti quegli eventi, fausti ed infausti, che hanno caratterizzato quel secolo appena iniziato (1912): "Regicidi, guerre, Dracula, Sindone e fotografia (preludio dei media), i potenti della terra, il G12 poi diventato G20, I black-block, ecc. il progresso, la locomotiva e la farfalla". Lo scritto riflette le frustrazioni dell'autore espresse attraverso un linguaggio esageratamente metaforico, pregno di riferimenti storici, reminiscenze letterarie e filosofiche, segno di una vasta cultura o evidenza di una diffusa lettura di libri d'ogni specie.

L'autore, in occasione del centenario dell'affondamento del Titanic, ha collocato tutte le sue riflessioni e reminiscenze in un percorso animato da alcuni personaggi significativi che, interagendo, vengono utilizzati per rievocare l'evento, alternando ricordi e dettagli emersi dai sopravvissuti, con richiami e considerazioni che richiederebbero una chiave interpretativa di natura letteraria e antropologica che io, con le mie scarse conoscenze, non sono stato capace di individuare. E quindi, per me, a quel titolo promettente ha fatto seguito un testo che, seppure interessante, può essere compreso solo da pochi eletti ma, certamente non da me. Dopo la confessione di questa mia incapacità, mi affido alla recensione in quarta di copertina, che, secondo me, non riflette il contenuto dell'opera ma soltanto il significato che, negli ultimi 100 anni aveva già assunto la tragedia del Titanic, come sopra da me descritto : “ [...] Il libro vede in quel naufragio le fine dell'idea stessa di progresso senza limiti nata con la scoperta dell'America, quindi la fine dell'età moderna che, dopo aver attraversato le tempeste del XX secolo ed essere approdati alla postmodernità, recuperati in parte i corpi delle vittime e raccolti i relitti, fa sì che la civiltà occidentale tenti di farsi ancora una ragione e, malgrado tutto, di offrire una ratio storica a quella “ follia dell'occidente” che ci illude ancora di poter danzare ai ritmi di un'orchestra consumistica e spensierata, mentre la bella nave del progresso, lenta ma inesorabile, affonda in una glaciale fine della Storia”. Per me che, a più riprese, ho già raccontato, dettagliatamente, nelle DLNews, la storia del Titanic con tutte le sue implicazioni, questo commento vale più di tutto il libro , da qualunque parte esso provenga (non mi è chiaro chi l'abbia scritto). Tuttavia il miglior commentatore della vicenda del Titanic , di tutti i tempi, resta Joseph Conrad, ancora oggi

attuale ed insuperabile nei suoi scritti dal significato veramente “profetico”.

Tobia Costagliola

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

LA VELA PER OGNI ETA’

Le manifestazioni del Galata Museo del Mare

Laura DEKKER la ragazza di 25 anni che ha circumnavigato il globo a vela
di Flavio Scopinich

Giovedì 24 Settembre sera, presso i locali della terrazza ristorante del Museo Galata di Genova, è ripartita la interessante serie di “Incontri in Blu” promossa dal MuMA con l’appoggio di numerose istituzioni ed aziende Liguri. Primo appuntamento, è stato con Laura DEKKER, una giovanissima velista, dalla triplice nazionalità (Olandese, Tedesca, Neozelandese), che ha circumnavigato il globo sul “Guppy”, un ketch di 11,4 (m.) in 499 giorni dal 21 Agosto 2010 quando partì da Gibilterra, al 21 Gennaio 2012 quando concluse il periplo del globo nell’isola di San Marteen.

Laura una predestinata

Considerare Laura DEKKER una “Predestinata”, è ovvio, basta solamente pensare alla sua nascita avvenuta il 20 Settembre 1995 sulla barca dei genitori (un olandese ed una tedesca) che stavano compiendo il giro del mondo a vela.

Durante tale viaggio, in occasione di una sosta in Nuova Zelanda, la mamma, diede alla luce la figlia Laura; da cui la triplice nazionalità di Laura; olandese e tedesca per “*ius sanguini*” e Neozelandese per “*ius soli*” della neonata. Dopo il parto, i suoi genitori ripresero la circumnavigazione del globo, conseguentemente, Laura, essendo nata su di una barca e cresciuta sulla stessa nei successivi 4 anni necessari per il completamento del viaggio; aveva acquisito in maniera naturale, la condizione di: vivere e viaggiare per mare, su di una barca a vela.

Una bambina così, non poteva non appassionarsi alla vela, ed a parte una precedente esperienza su di un galleggiante a vela di fortuna, alla età di 6 anni le fu regalato un “OTIMIST” al fine di impraticchirsi con l’andare a vela sul mare.

Navigare in solitario

Per ammissione della stessa Laura, il competere a buoni livelli in regata con le derive, richiedeva un impegno economico ben superiore a quello di andare a vela con barche più grosse.

Natanti, che offrivano maggiori comodità e sicurezza, nell’andare per mare. Conseguentemente, dopo avere acquistato un Hurley 700, cominciò a navigare in solitario lungo le coste olandesi, fino a quando nell’ Maggio 2009, all’età di 13 anni sentì che l’Olanda le andava stretta, ed in cerca di nuovo lidi, attraversò la manica approdando a Lowestof nel Regno Unito, con grande meraviglia delle autorità locali, che preoccupate per la incolumità della ragazza bambina, chiamarono il padre in Inghilterra al fine di riportare in Olanda barca e figlia.

Oramai il dado era tratto, i tempi erano maturi per spiccare il volo di un viaggio più lungo, iniziò nella testa di Laura il desiderio di fare il giro del mondo, ed iniziò tutti i meticolosi preparativi per una impresa mai tentata prima da una

persona così giovane. Il primo ostacolo da superare venne dalle autorità Olandesi, alle quali Laura si era rivolta per seguire un corso scolastico a distanza, riservato agli studenti impossibilitati a frequentare fisicamente la scuola. Quando si seppe la motivazione della sua assenza da scuola, furono interessati anche i servizi sociali, che si opposero all'iniziativa, giudicandola troppo pericolosa per una ragazza di quella età, ed addirittura tentarono una causa legale presso il tribunale di Utrecht, contro i genitori, volta a togliere loro la patria potestà ed inserire Laura in una casa famiglia; alla fine, la famiglia riuscì a spuntarla ma il clamore mediatico varcò i confini olandesi e raggiunse livelli mondiali.

Tribunale di Utrecht

Per chi conosce la forte ed eccezionale determinazione degli olandesi, la cosa non deve stupire, ma non si arrendono mai, così le autorità non concessero a Laura di salpare da sola, perché malgrado avesse superato bene gli esami per la patente nautica, non poteva condurre una barca in quanto non aveva ancora compiuto i 16 anni.

Nel frattempo, Laura aveva venduto il suo vecchio Hurley 700 ed aveva acquistato una nuova barca a vela di 11,4 (m.) che garantiva maggiori garanzie di velocità, ed essendo armata a ketch, con i 2 alberi forniva una maggiore capacità di gestione della superficie velica, qualunque fossero le condizioni di andatura o forza del vento incontrate.

Il 4 agosto 2010, Laura salpò dal porto di Den Osse, accompagnata da suo padre (al fine di by-passare le limitazioni di età, poste dalle autorità olandesi) con destinazione Oporto in Portogallo prima e Gibilterra poi, al fine di verificare che tutto sulla barca fosse a posto, e Laura non avesse difficoltà a gestire la nuova imbarcazione da sola.

Il Goopy in partenza da Gibilterra

La prima parte del viaggio prevedeva di raggiungere l'isola olandese di Marteens al fine di sfruttare gli alisei che spingono da Est verso Ovest, e proseguire poi per l'Oceano Pacifico raggiungendolo attraverso il canale di Panama (attraversato il 12 Aprile 2011), lasciato il quale le isole Galapagos (Equador), rappresentavano il primo sicuro approdo da raggiungere, e quale romantica nemesis storica, il 7 Maggio 2011, partire dalle I. Galapagos per compiere il successivo balzo verso le isole Marchesi della Polinesia Francese, che con le sue 2960 miglia nautiche compiuto in soli 18 giorni, è stata la tappa più lunga dei vari spostamenti; durante tale spostamento raggiunge la stessa posizione dove si trovavano (19 anni prima) nel 1992 suo padre e sua madre.

Una serie di immagini descrivono le varie posizioni

1a parte da Gibilterra alle I.Galpagos (Equad.)

Trasferimento dalle I.Galapagos alle I.Marchesi (Fr.)

Il soggiorno alle I.Marchesi è durato 1 settimana, fondamentalmente per fare guarire il piede da un taglio profondo e doloroso e per consentire al fisico di riprendersi dopo la lunga traversata dalle Galapagos, a seguito della calda accoglienza ricevuta, malgrado la difficoltà di comunicazione a causa delle differenti lingue parlate, Laura ricorda con estremo piacere la sosta alle Isole Marchesi definite un Paradiso, tanto da riportarlo con la dicitura "Paradise" nella sua mappa personale.

Polinesia Francese - Isole Marchesi (Fr.) "Paradise"

Il resto del viaggio non è stato tranquillo come la prima parte, Laura andando verso Thaiti ha dovuto affrontare problemi di venti discontinui e a raffiche, con molte onde ed un forte traffico di navi. Così come l'attraversamento dello Stretto di

Torres, una zona di mare caratterizzata da molte isole, barriera corallina e fortemente trafficata, si è rivelata una delle più difficili da compiere.

Flavio Scopinich

o*o*o*o*o

Da Laura Dekker 25 anni a Mario Battilanti, 91

L'ultranovantenne Mario Battilanti. «sto
benissimo, oggi abbiamo buon vento» dice il
veterano del mare

Punta Ala - Monte Argentario: terza tappa di #forza91, il giro
d'Italia a vela / L'associazione La nave di carta

Mario Battilanti, 91 anni, partito domenica 27 settembre da Fezzano di Portovenere (SP) a bordo di Lumiere III per realizzare il sogno di fare il giro d'Italia a vela, arriverà oggi a Porto Santo Stefano dove sarà ospite della Lega Navale Monte Argentario. Il viaggio, che è un inno alla vita in un momento difficile per le persone “diversamente giovani”, è stato battezzato #Forza91 in omaggio all'età del navigante.

«Oggi è una giornata buona, niente pioggia e vento favorevole» dice Mario che sta navigando insieme all'armatore Paolo Zannini (56 anni) e Leandro Bernardini (24 anni); i tre sono i soci dell'associazione La Nave di Carta che, insieme alla Lega Navale Italiana, ha dato al veterano del mare la possibilità di mettere vento nelle vele di un sogno.

Le prime giornate di navigazione sono state dure, vento in prua, onda lunga e tanta pioggia. Ma Mario, che ha alle spalle quasi un secolo di passione per il mare non si scompone: «Mi sono fatto una bella doccia calda allo Yachting Club Punta Ala, abbiamo asciugato i vestiti e fatto una buona colazione. Non serve altro». Lo YC Punta Ala, con un bel gesto di solidarietà marinara, ieri sera ha accolto l'equipaggio di #Forza91 dandogli la possibilità di riprendersi dopo una giornata di navigazione impegnativa.

La storia di questa impresa, che non vuole battere nessun record, nasce quasi per caso, dalla necessità di trasferire Lumiere III dal Golfo della Spezia a Marina di Ravenna. Paolo cerca un marinaio, Mario si fa avanti: «Vengo io», dice. I due sono legati da una lunga amicizia nata sotto le insegne della Scuola di vela di Caprera.

«Abbiamo discusso a lungo sull'opportunità di fare questo viaggio in questa stagione.» dice Marco Tibiletti presidente della Nave di Carta, «Poi, Ennio, uno dei nostri soci ha detto: “Nessuno chiede mai agli anziani se hanno sogni. Eppure ce li hanno, quindi diamogli una mano a realizzarlo”. E così ci siamo messi in movimento insieme alla Lega Navale Sezione di Lerici. E' partita un'onda solidale perché #Forza91 è un messaggio forte per tutti e riguarda il nostro rapporto con gli anziani. La generazione di Mario ha costruito l'Italia, la

nostra società li ha dimenticati, li ha resi invisibili, li ha messi ai margini. Eppure loro sono qui, con la loro esperienza, la loro memoria, la loro energia. Sta a noi metterci al loro fianco, includerli e accompagnarli in nuove avventure.»

Classe 1929, residente ad Ameglia (Sp), veterano di Caprera, una passione per la vela e per il mare che lo accompagna da tutta la vita, Mario è il vecchio che ha deciso di mollare gli ormeggi, le incognite del Covid e di andare per mare perché, dice: «Non bisogna aver paura di vivere. Che dovrei fare? Stare a casa a misurarmi la pressione? Meglio provare a fare il giro d'Italia a vela.».

Nato a Taranto nel 1929, a soli 15 mesi arriva alla Spezia al seguito del padre, sottufficiale dell'Esercito, artigliere, esperto artificiere e di balistica. In piena guerra la famiglia si trasferisce nuovamente in Puglia dove resta fino alla fine del conflitto. Poi di nuovo il trasferimento al Nord, destinazione Torino dove il giovane Mario arriva da emigrante e deve fare i conti con l'astio contro i meridionali. Fa di tutto, dal venditore di rossetti e caramelle al manovale, fino a quando non riesce ad entrare alla Fiat come “persona di fiducia”, in pratica uomo delle pulizie. «Pulivo gli uffici dei dirigenti, da Valletta in giù» ricorda. Però vuole anche studiare e prendere il diploma di perito elettrotecnico. Lo ferma la tubercolosi, due anni di sanatorio. Lui va oltre. I polmoni sono danneggiati, ma lui non rinuncia a fare apnea. Il fisico è provato, ma lui va in barca appena può. Il mare è il suo banco di prova. Non si arrende e continua a studiare e a lavorare in Fiat. Riesce a prendere il diploma di geometra e a fare carriera, diventa uno dei responsabili della gestione del personale. Ma il mare lo chiama continuamente. Scuola di vela a Caprera («dovevo diventare istruttore, ma non mi piacevano le derive. Mi

annoio a morte», ricorda) estati a Pianosa dove lo zio è direttore del carcere, navigazioni in Mediterraneo e con la pensione riesce finalmente a dedicarsi alla sua grande passione: il mare.

Una passione condivisa da tutti quelli che stanno dando una mano: i soci della Lega Navale Italiana , i marinai della Nave di Carta e dell'Unione Italiana Vela solidale che si daranno il cambio a bordo per aiutare Paolo e Mario, ma anche tanti velisti che in questi giorni stanno scrivendo alla Nave di Carta per dare disponibilità.

Il diario di viaggio sarà on line sulla pagina Fb di La Nave di carta e sul sito *www.navedicarta.it* .

Per informazioni: ufficio stampa La Nave di carta – email: *press@navedicarta.it* cell. 335 7350293

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Lo sviluppo delle Autostrade del mare

Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards - XIII Edizione 2021

È pronta la nuova edizione del concorso giornalistico «Mare Nostrum Awards» che lo scorso anno, causa Covid 19, non è stata effettuata. Siamo fiduciosi che la XIII edizione del Concorso giornalistico, adesso al via, possa svolgersi regolarmente e, pertanto, ti invitiamo a leggere attentamente quanto segue. Il premio è bandito dal semestrale Grimaldi

Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2020 e il 15 aprile 2021. Tutti i dettagli li potrai trovare al seguente bando oppure sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce “Press & Media” al link Mare Nostrum Awards . Ti segnalo che, per questa edizione, il premio totale di 50mila euro netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. XIII Edizione 2021
Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Tel. +39 081 496440 – fax 081 496390
Il Segretario (Luciano Bosso)

In Puglia il primo cotone coltivato in Italia

Due giovani imprenditori, dopo la creazione di un nuovo brand nel campo della camiceria di qualità, lanciano la sfida di un cluster del cotone italiano

L'8 maggio la semina, oggi il raccolto. I tre ettari nella piana della Capitanata, in Agro San Severo, non sono protagonisti di un normale ciclo agricolo: il raccolto è quello del primo cotone ad oggi coltivato in Italia.

Frutto dell'inventiva e del coraggio di due giovani imprenditori pugliesi, Pietro Gentile e Michele Steduto, il raccolto, circa 150 quintali di cotone di primissima qualità, segna una svolta nella storia dell'agricoltura italiana e colloca la Puglia in una posizione di assoluta avanguardia, con

potenzialità di sviluppo tutte da scrivere. Frutto dell'applicazione di tecnologie avanzate fra cui un'irrigazione a goccia, che ha consentito di ridurre di oltre il 75% il consumo di acqua per piantagioni di analoghe dimensioni nel bacino del Mediterraneo, la piantagione di Agro di San Severo si connota in modo del tutto originale e unica per tre idee e principi di base.

In primis la scelta ecologica: ovvero quella di arrivare a produrre cotone organico, frutto di semina in campi non trattati con prodotti chimici o potenzialmente nocivi. Quindi quella di avviare un percorso parallelamente “etico” nell'utilizzo di manodopera qualificata specie con riguardo al primo raccolto che (per le dimensioni della piantagione) è effettuato a mano, ma già con la previsione di ulteriori ampliamenti delle aree coltivate e quindi di un utilizzo intensivo della meccanizzazione in tutte le fasi della coltivazione, raccolto incluso. E, infine, nel concetto che ha rappresentato il fattore trainante di questa avventura imprenditoriale: produrre cotone di qualità che possa essere utilizzato a chilometro zero dal brand GEST e dall'industria dell'abbigliamento, con il chiaro obiettivo di costruire in Puglia ed in Italia un cluster agricolo-industriale del cotone. I due giovani imprenditori, con professioni e background differenti, uno, Pietro Gentile, ingegnere civile e consolidato imprenditore edile, l'altro, Michele Steduto, informatico ed esperto in progettazioni di reti informatiche, condividono una mission che loro stessi definiscono “visionaria” e che trova le sue motivazioni nell'amore per la terra, quella di Puglia, nonché nella convinzione che l'industria italiana, anche quella delle PMI, debba trovare in modo sempre più convinto la sua ragione d'essere in nicchie di alta qualità.

Dalla partnership fra i due è nato GEST, un marchio di camiceria, che, con la cura dei particolari, si è differenziato in

modo netto dai prodotti e dagli standard massificati che si sono impadroniti (grazie a produzioni low cost e low quality) del mercato. Da questa partnership e dalla ricerca di innovare è scaturita l'idea, che oggi si è concretizzata nel primo raccolto di cotone, di concentrare in Puglia tutta la fase produttiva, dalla semina del cotone, al raccolto, alla lavorazione e tessitura sino al confezionamento artigianale di camicie di altissima qualità.

Agro San Severo, 25 settembre 2020

Per ulteriori informazioni

Barbara Gazzale Star Comunicazione in movimento

0039 348 414478

BUREAU VERITAS ITALIA PREMIATA PER IL WELFARE DEI SUOI DIPENDENTI

Oggi, alla presenza del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, Bureau Veritas Italia è stata premiata quale “Welfare Champion”, tra le migliori aziende che si sono distinte per la valorizzazione del benessere dei collaboratori. Un segno di tangibile coerenza tra l'operato dell'azienda - leader nel settore testing, ispezione e certificazione - e i suoi ambiti di business, tra cui spicca la responsabilità sociale.

Il Premio - giunto oramai alla V edizione, con un'adesione quest'anno di circa 4000 aziende - è promosso da Generali Italia con la partecipazione di Confindustria, Confcommercio, Confartigianato, Confprofessioni e Confagricoltura.

L'indagine - su cui si basa il Premio - è curata da Innovation Team, società di ricerche di mercato, ed è focalizzata sulla

diffusione del welfare aziendale nelle imprese italiane fino a 1.000 addetti.

Commenta Diego D'Amato, Chief Executive Officer di Bureau Veritas Italia: “Questo premio ci onora, non solo perché rende merito alle nostre best practices, ma soprattutto perché attesta la coerenza delle nostre azioni rispetto ai modelli di certificazione che proponiamo”. “Per noi è fondamentale mettere in pratica i valori della buona occupazione” prosegue D'Amato. “Sono le nostre azioni a renderci credibili quando parliamo ai clienti di tutela dei lavoratori, pari opportunità, salute e sicurezza”.

Il riconoscimento di “Welfare Champion” viene assegnato alle imprese con un sistema di welfare aziendale caratterizzato da una molteplicità di iniziative, orientamento all'innovazione sociale, rilevante impegno economico-organizzativo e sistematico coinvolgimento dei lavoratori.

Oltre al Premio, conseguito nella categoria Commercio e Servizi, Bureau Veritas ha ottenuto anche la Menzione Speciale per la Resilienza al Covid-19. Le Menzioni sono dedicate ad un numero ristretto di imprese che si sono particolarmente contraddistinte nell'affrontare l'emergenza sanitaria utilizzando il welfare aziendale come leva per la continuità del business e la fidelizzazione dei lavoratori, offrendo ai dipendenti e alla comunità di riferimento supporto specifico e vicinanza in un momento di grande difficoltà.

Anche in relazione al Covid-19, Bureau Veritas ha puntato su una soluzione - denominata SAFE GUARD - che viene applicata al proprio interno e proposta come modello di riferimento certificabile alle aziende clienti.

LETTURE

Non c'è pace per il mitico transatlantico

LE PROFEZIE DEL TITANIC

(Libro di Pasquale Mottolese, Erga edizioni, 2019)

Devo dire che il titolo di questo libro ha eccessivamente sollecitato la mia attenzione facendomi erroneamente intravedere, dietro la tragedia del Titanic, una sorta di profezia che ricorrentemente viene evocata. Una profezia che aveva già indotto tutte le menti pensanti, entusiaste e ammaliata dal progresso tecnologico, a fare un passo indietro e riflettere. Riflettere su quel senso di onnipotenza diffuso dalla consapevolezza di quanto e di che cosa l'uomo fosse capace di creare con la sua intelligenza. Un guizzo di orgoglio di breve durata perché subito offuscato da una tragedia che se pur prevedibile, soltanto da parte di alcuni, si rivelò come il segno più tangibile dell'arroganza e della sopravvalutazione del progresso tecnologico, riportando l'umanità indietro, dall'inizio del ventesimo secolo, ai tempi di Dedalo e Icaro. Ma mentre i due mitici eroi bruciati dal sole perirono affondando nelle braccia di Nettuno, la tragedia del Titanic ha costituito un punto nodale di riflessione che ha indotto le menti a vestirsi di umiltà, fare autocritica ed iniziare a creare una nuova mentalità legata soprattutto alla "prevenzione". Una mentalità ed una educazione che applicata ad ogni livello delle attività umane ha permesso, finora, di evitare tante tragedie ma

soltanto laddove non è intervenuto il comportamento umano con i suoi errori e, ogni volta, con la sopravvalutazione delle sue forze e delle sue capacità. Le tragedie, i disastri, gli inquinamenti che ancora oggi si verificano ne sono le conseguenze. Questo è il senso” durevole” che io riconosco al titolo del libro. Il Titanic come un essere ancora vivo, ogni tanto risorge come monito per chi ha dimenticato o, semplicemente, continua ad ignorare.

L'autore fa passare per profezia una serie di eventi storici a partire dalla tragedia del Titanic. Un evento che è solo il preludio di tutti quegli eventi, fausti ed infausti, che hanno caratterizzato quel secolo appena iniziato (1912): “Regicidi, guerre, Dracula , Sindone e fotografia (preludio dei media), i potenti della terra, il G12 poi diventato G20, I black-block, ecc. il progresso , la locomotiva e la farfalla”. Lo scritto riflette le frustrazioni dell'autore espresse attraverso un linguaggio esageratamente metaforico, pregno di riferimenti storici, reminiscenze letterarie e filosofiche, segno di una vasta cultura o evidenza di una diffusa lettura di libri d'ogni specie.

L'autore, in occasione del centenario dell'affondamento del Titanic, ha collocato tutte le sue riflessioni e reminiscenze in un percorso animato da alcuni personaggi significativi che, interagendo, vengono utilizzati per rievocare l'evento, alternando ricordi e dettagli emersi dai sopravvissuti, con richiami e considerazioni che richiederebbero una chiave interpretativa di natura letteraria e antropologica che io, con le mie scarse conoscenze, non sono stato capace di individuare. E quindi, per me, a quel titolo promettente ha fatto seguito un testo che, seppure interessante, può essere compreso solo da pochi eletti ma, certamente non da me. Dopo la confessione di questa mia incapacità, mi affido alla recensione in quarta di copertina, che, secondo me, non riflette il contenuto dell'opera ma soltanto il significato che, negli

ultimi 100 anni aveva già assunto la tragedia del Titanic, come sopra da me descritto : “ [...] Il libro vede in quel naufragio le fine dell’idea stessa di progresso senza limiti nata con la scoperta dell’America, quindi la fine dell’età moderna che, dopo aver attraversato le tempeste del XX secolo ed essere approdati alla postmodernità, recuperati in parte i corpi delle vittime e raccolti i relitti, fa sì che la civiltà occidentale tenti di farsi ancora una ragione e, malgrado tutto, di offrire una ratio storica a quella “ follia dell’occidente” che ci illude ancora di poter danzare ai ritmi di un’orchestra consumistica e spensierata, mentre la bella nave del progresso, lenta ma inesorabile, affonda in una glaciale fine della Storia”. Per me che, a più riprese, ho già raccontato, dettagliatamente, nelle DLNews, la storia del Titanic con tutte le sue implicazioni, questo commento vale più di tutto il libro , da qualunque parte esso provenga (non mi è chiaro chi l’abbia scritto). Tuttavia il miglior commentatore della vicenda del Titanic , di tutti i tempi, resta Joseph Conrad, ancora oggi attuale ed insuperabile nei suoi scritti dal significato veramente “profetico”.

Tobia Costagliola

○○*○○*○○*○○*○○

NAVI MUTE

Navi a perdere nel mare dei rifiuti radioattivi

Come avevamo promesso il libro Navi mute edito da All Around , € 16 , promosso dalla Guardia Costiera sul mistero

della morte del comandante Natale De Grazia naviga (e lo sarà ancora) sulle nostre pagine.

Una coincidenza mi viene in mente: Un anno fa circa mi fu consegnato dall'autore un libro intitolato Ti regalo una città... edito da Nuova Editrice Genovese ,storia inventata ma rappresentativa di una certa realtà (la cronaca giudiziaria testimonia le infiltrazioni della criminalità organizzata in quella regione) , narra la vicenda di un insegnante di una cittadina del ponente ligure che sfidando il boss locale mafioso si candida alle elezioni da sindaco. Una storia amara che avremmo voluto portare alla ribalta di un evento culturale, e che non avremmo nessuno , dico nessuno, il coraggio di fare. Allora la mafia è più forte perché deprime il sentimento delle persone oneste ? Forse non è così, leggendo Navi mute con introduzione di Sergio Costa , ministro dell'ambiente e dell'amm. Giovanni Pettorino comandante generale della Guardia Costiera. Politica e mafia , magistratura e mafia, enti pubblici e mafia vanno spesso a braccetto, basta voltarsi dall'altra parte , fare finta di non vedere. La ricorrenza dell'uccisione del generale Dalla Chiesa in questi giorni ha ancora di più acuito questa nostra debolezza , non siamo inermi siamo inerti. Leggendo Navi mute navighiamo in un mare misterioso , quello dei servizi segreti, degli enti preposti all'intelligence di cui faceva parte il coraggioso comandante Natale De Grazia che seguendo le rotte delle navi a perdere cariche di rifiuti tossici o radioattivi affondano stranamente lungo le coste della Calabria. Ma seguiremo la storia prima della misteriosa morte del comandante De Grazia.

○*○*○*○*○*○*○

Perché i romanzi gialli si chiamano così?

da Redazione Il Libraio 31.08.2020

Vi siete te mai chiesti perché i romanzi gialli si chiamano così? La risposta a questa e ad altre domande sul genere che ha dato i natali a personaggi indimenticabili come Sherlock Holmes, il commissario Montalbano e Miss Marple in un breve viaggio a ritroso nell'universo delle storie del mistero

Perché le storie del mistero si chiamano gialli?

Riferirsi a un libro (o a una storia) come un giallo è una cosa che può accadere solo in Italia. Questa denominazione delle trame che, secondo diverse modalità, trattano della risoluzione di un mistero, proviene infatti da un aneddoto editoriale: gialle erano le copertine della serie di libri polizieschi pubblicati in Italia da Mondadori a partire dal 1929. Chiamati proprio "I gialli", i libri di questa collana avevano (e hanno ancora) una grafica gialla arricchita da un cerchio in copertina nel quale era raffigurato un evento chiave della storia.

Quando ha inizio il genere giallo?

Benché intrighi e misteri da svelare non fossero temi nuovi in letteratura, quello che viene considerato il primo vero giallo, per il suo contenere tutti i canoni che poi costituiranno le basi di questo genere, è I delitti della Rue Morgue, pubblicato nel 1841 e primo della serie del detective Dupin ideata dallo scrittore Edgar Allan Poe, diventato in seguito celebre per la deriva horror della sua produzione letteraria.

I delitti della Rue Morgue

Siamo a Parigi, ed è stato commesso un delitto che pare impossibile da risolvere. Un'anziana e sua figlia sono state assassinate in modo brutale, ma l'appartamento dove è avvenuto il crimine viene trovato blindato dall'interno. Poe con questa storia non solo crea il primo giallo, ma inaugura anche il topos dei delitti irrisolvibili a causa dell'apparente mancanza di vie di fuga del colpevole, convenzione letteraria poi divenuta nota come enigma della camera chiusa.

Perché i romanzi gialli si chiamano così?

La chiave per la risoluzione del delitto è l'acume di Dupin, che riesce lì dove molti altri falliscono: il suo genio ineguagliabile sarà poi d'ispirazione per l'ideazione dell'imbattibile detective Sherlock Holmes, le cui avventure create dalla penna di Arthur Conan Doyle sono, se non le più conosciute, sul podio dei gialli più amati di tutti i tempi.

Quelle che in inglese vengono definite detective stories nascono quindi con elementi precisi: un crimine da risolvere, meglio se all'apparenza irrisolvibile e un'investigatore dalle mirabili doti intellettuali che riesce lì dove interi corpi di polizia non sono in grado di cavare un ragno dal buco. Centrale è l'importanza del metodo deduttivo: le prove a disposizione e la logica ferrea, in pieno spirito positivista, non possono che portare alla risoluzione del crimine. Su questo concetto si basano spesso le taglienti osservazioni di Holmes: "Quando hai eliminato l'impossibile, tutto ciò che rimane, per quanto improbabile, deve essere la verità".

Quali sono i sottogeneri del giallo?

Il grande successo di questo genere, come accaduto per molti altri, ha condotto a un ammorbidimento delle strutture che a sua volta ha permesso la canonizzazione di nuove caratteristiche. Da qui si sono sviluppati infiniti sottogeneri, che fanno sì che un giallo oggi difficilmente sia solamente una storia del mistero.

Nel volersi soffermare su alcune derivazioni di maggiore successo – servirebbe un saggio intero per soffermarsi su tutte – una tappa importante dello sviluppo del giallo è senza dubbio rappresentata dalla nascita di investigatori che più che l'intelletto hanno dalla loro parte una grande comprensione dell'essere umano; i colpevoli, d'altro canto, al posto che spietati assassini o individui senza morale diventano anime turbate che peccano di terrene debolezze. La profondità psicologica dei personaggi, la finezza dei dialoghi e le lacune della morale pubblica divengono centrali a scapito delle doti dell'investigatore e dell'artificiosità del crimine.

Riconducibili a questa modalità d'investigazione sono il commissario Montalbano, ideato da Andrea Camilleri e il commissario Maigret, frutto della fantasia di Georges Simenon, amati dagli appassionati del genere non solo per la qualità degli intrecci ideati ma anche per la capacità di raccontare con realismo i luoghi e le società in cui questi si svolgono.

Amelia Cartia

"Riccardino", l'ultimo duello di Camilleri e Montalbano
L'attenzione alla psicologia dei personaggi è centrale anche nel noir, altro genere scaturito dal giallo: come suggerito dal nome, in questo filone le atmosfere si fanno più cupe, i crimini a volte più macabri. Le città, molto spesso sfondo dei noir, sono descritte a fondo, e pulsano di un carattere proprio, tanto

da diventare a volte quasi un altro personaggio della storia. Criminalità dilagante e degrado sociale fanno da cornice a una vicenda in cui la moralità degli stessi protagonisti -spesso detective violenti, o con un passato oscuro e misterioso- non si può considerare al di là di ogni sospetto.

Perché si parli di giallo poi, non è necessario che la mente atta a risolverlo appartenga a un investigatore di professione, pubblico o privato che sia. Lo insegnano personaggi come Miss Marple, anziana con molto tempo libero sempre pronta a indagare le sfaccettature della natura umana. Ad aver creato questo arguto personaggio è la prolifica autrice di gialli Agatha Christie, la cosiddetta “Regina del mistero”, che nella sua produzione conta anche la saga dedicata al detective Hercule Poirot e Dieci piccoli indiani, uno dei romanzi più emblematici del genere giallo.

Carolina Invernizio, la madre del giallo all'italiana

Redazione Il Libraio 23.06.2020

Carolina Invernizio, la madre del giallo all'italiana

E per chi fosse curioso delle novità di questo genere, perché magari già esperto dei classici, o perché vuole esplorare il mondo dei libri gialli partendo da alcune tra le uscite più recenti, ecco una selezione di gialli e noir pubblicati negli ultimi tempi:

Arthur Conan Doyle

Il mastino dei Baskerville

Andrea Camilleri

certi momenti Andrea Camilleri Come la penso

Edgar Allan Poe I delitti della Rue Morgue

Andrea Camilleri I tacchini non ringraziano - Letture davanti al camino

Arthur Conan Doyle Il mastino dei Baskerville

da Redazione Il Libraio 31.08.2020

LA BATTAGLIA DELLE NAVI DA CROCIERA PER SUPERARE LA DEPRESSIONE PANDEMICA

Arrivate anche in Italia le lettere di licenziamento ai marittimi
spedite da Carnival Cruise Line
21 Settembre 2020 – 15:57

Nel corso degli ultimi giorni Carnival Cruise Line ha iniziato a inviare via mail lettere di licenziamento, o di mancato rinnovo d'imbarco, a circa 7mila marittimi, alcuni dei quali sono italiani secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY.

I dettagli di queste comunicazioni sono stati rivelati da un articolo di *Cruise Law News* nel quale si legge che almeno otto comandanti, cinque ufficiali di coperta, cinque guest service manager, sei chef e sei hotel director risultano fra il personale lasciato a casa. Molti di questi lavoratori erano o in ferie o in attesa di poter riprendere a lavorare non appena la Cdc statunitense (Centers for Disease Control and Prevention) avrà dato il suo via libera alla ripartenza. Cancellati in un colpo solo (temporaneamente si spera) 120 posti di lavoro a bordo delle navi di Carnival.

Molti di loro si sono rivolti a un legale perché lamentano il fatto di essere stati lasciati in stand-by per 6 mesi nella speranza di poter tornare nuovamente a imbarcare mentre ora hanno ricevuto la doccia fredda del licenziamento. Uno di loro a *Cruise Law News* ha detto: *“Perché non me l'hanno*

notificato ad aprile così avrei già cercato nel frattempo un altro impiego?”.

Questa tornata di ‘benservito’ equivale a circa il 20% dei 33.000 marittimi occupati a bordo delle navi Carnival Cruise Line la cui flotta si sta riducendo di almeno quattro unità per effetto della scelta di dismettere il naviglio più datato (nello specifico si tratta delle unità Carnival Fantasy, Carnival Inspiration, Carnival Imagination e Carnival Fascination).

La riduzione del personale impiegato a bordo è la ovvia conseguenza del blocco delle crociere causato dal Covid-19 che sta costando a Carnival 770 milioni di dollari nel solo terzo trimestre dell’anno in corso. Sempre secondo quanto reso noto dal gruppo crocieristico americano alla Borsa, attualmente in cassa ci sono risorse finanziarie per 8,2 miliardi di dollari, una parte dei quali serviranno per rimborsare i passeggeri che avevano prenotato una vacanza a bordo ma non hanno potuto usufruirne (il 45% di loro si è accontentato di un voucher mentre il 55% ha chiesto il rimborso del biglietto). Al 31 maggio scorso gli incassi relativi ai biglietti già pagati da parte di crocieristi che poi sono rimasti a terra valevano 2,9 miliardi di dollari.

IL MARCHIO DI QUALITA’
VIVAIFIORI PARTNER DI
EUROFLORA 2021

Genova, 22 settembre 2020

VivaiFiori, il marchio di qualità nato dal progetto pilota del Tavolo tecnico del settore florovivaistico coordinato da Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali e reso operativo da Ismea, è diventato partner di Euroflora 2021, le floralies in programma a Genova dal 24 aprile al 9 maggio nei Parchi e nei Musei di Nervi.

Il marchio, di proprietà dell'Associazione nazionale di tutela del Marchio VivaiFiori, certifica la conformità delle aziende ai requisiti previsti nel “Disciplinare di Qualità di Processo Produttivo” in collaborazione con l'ente terzo di certificazione, Certiquality che effettua le verifiche. L'Associazione è composta dall'Associazione Italiana Centri di Giardinaggio (AICG), Associazione Italiana Professionisti del Verde (AIPV), Associazione Nazionale Vivaisti Esportatori (ANVE), Associazione Produttori Florovivaisti (Asproflor), Distretto Florovivaistico Alto Lombardo, Florasì e Florveneto.

VivaiFiori si aggiunge al pool di importanti collaborazioni siglate da Euroflora 2021 con Grandi Giardini Italiani, Ice - Italian Trade Agency e AICG. Patrocinatori della manifestazione sono Comune di Genova, Regione Liguria, Camera di Commercio di Genova, MIPAAF e RAI – Radiotelevisione Italiana.

Ufficio stampa Euroflora 2021

Giusi Feleppa 010.2485675 – 335.7157199

gfeleppa@portoantico.it www.euroflora.genova.it

PORTO ANTICO DI GENOVA S.P.A.

Calata Molo Vecchio 15 - Magazzini del Cotone, Modulo 5 -

16128 Genova T. +39 010 2485711 – F. +39 010 2462241

www.portoantico.it – portoantico@portoantico.it

L' EPOPEA DELLE NAVI LIBERTY

Caro Decio,

un paio di numeri fa sul DL News era riportato un brano sull'epopea dei Liberty.

Come sai esiste un fascicolo del Museo Marinaro di Camogli, del quale possiedo una copia, dove è raccontata la eccezionale storia di queste navi, e dove sono elencati, con le proprie caratteristiche tutti i Liberty che hanno battuto bandiera italiana, incluso il "mio": il Santa Elisabetta, nel quale fui imbarcato per tutto il 1965 come 2° Uff.le.

Nostalgia? Semplicità? Ingenuità? Non so, ma queste storie suscitano un inspiegabile senso di commozione per aver partecipato, anche se solo alla fine, all'incredibile avventura dei Liberty.

Ricordo che con il Santa Elisabetta abbiamo fatto anche due viaggi per i grandi laghi: Chicago e Duluth, e che prima di entrare nella Seaway sono state installate gruette con banzigo per "drop" a banchina un marinaio in funzione di ormeggiatore e passacavi a rullo, dopo di che la nave era "lake fitted".

Gianni F. Falanca

GLI ANEDDOTI DEL
COMANDANTE FRANCONI

Petroliera americana, proprietà Caltex, armata da Società Italia di Navigazione, sede a Genova, di cui ho fatto parte degli equipaggi dopo l'uscita dalla Marina Militare.

**Finiti i lavori annuali, si parte da Genova per Bougie, in Algeria, per fare il carico di petrolio
Ricordo che, essendo in Algeria, anche se ai primi di febbraio, pensavo ci fosse un caldo sole, invece faceva un freddo becco ed i monti intorno erano coperti di neve.**

Si salpa per Perth Amboy, il porto petrolifero di New York, a pieno carico: 18.000 tonnellate (allora era una grossa petroliera), destinazione Stretto di Gibilterra.

Passiamo lo Stretto e mettiamo la prora sull'ortodromia per Perth Amboy che, come tale, ci avrebbe portato ben bene a Nord.

I transatlantici, infatti, in genere vanno per lossodromia o, meglio, per la cosiddetta spezzata lossodromica, per rimanere su latitudini più meridionali dal clima più mite e quindi più confortevoli per i passeggeri, specialmente in inverno.

Come a me già noto per precedenti traversate, appena superi il traverso di Punta Europa si lascia alle spalle l'atmosfera temperata del Mediterraneo e ti accarezza la prima fredda ed ostile ventata d'aria dell'Atlantico, mentre senti che la nave inizia a beccheggiare lentamente sotto l'onda lunga dell'Oceano. (sensazione inversa al ritorno, con il sollievo di sentire l'aria di casa)

In febbraio in Nord Atlantico la navigazione non è mai una piacevole passeggiata e a volte le buschi di santa ragione, come è successo in questa circostanza che ora vi descrivo meglio che

posso, perché certe esperienze bisogna viverle per potere capire e "sentire" cosa significano.

Lasciato Cabo de Sao Vicente sulla dritta, il Portogallo, e l'Europa con lui, lentamente svaniscono all'orizzonte. Avevamo davanti circa 9 giorni e mezzo di Atlantico, ma niente di eccezionale se tutto va bene, ovviamente.

Il terzo giorno i bollettini meteorologici che in genere danno in quel periodo tempo mediamente moderatamente "noioso", incominciano ad avvertire che c'è una depressione in formazione al largo di Bermuda con supposta rotta NNE.

Come sempre gli americani sono sempre molto precisi nelle loro previsioni, sanno sempre dirti intensità, rotta e velocità delle depressioni.

Fatti i debiti calcoli si prevede che dovremmo riuscire a passare scapolandolo sulla sinistra e pertanto il Comandante decide di proseguire per la nostra rotta.

Invece, contrariamente al previsto, la burrasca aumenta velocità e forza e accosta verso N.E e pertanto ci prende in pieno iniziando la sera a tre giorni di navigazione dalla Costa Americana, quindi ancora in mezzo all'Atlantico.

Finiamo di cenare alle 18,45 e noi di coperta ci accingiamo a percorrere la passerella che collega il cassero poppiero con quello centrale dove noi avevamo gli alloggi sotto al Ponte di Comando.

Sentiamo che il vento è girato in senso antiorario e aumentato di forza, dobbiamo già stare attenti ed agguantarci ai

tientibene perché la nave rollava già vistosamente ed imbarcava ondate che spazzavano la coperta.

Il vento già ci costringeva a forzare il cammino piegati in avanti per combattere le raffiche mentre gli spruzzi di schiuma ci schiaffeggiavano il viso.

Arrivato in cabina mi sono cambiato per la notte sul Ponte di Comando, così come gli altri ufficiali di Coperta sono saliti alla chetichella con il peggiorare del tempo:(io a quei tempi ero il Secondo di Coperta).

Verso le 23/mezzanotte è arrivato il bello.

Una pioggia, che definire diluvio era poco, impediva di vedere qualsiasi cosa ed occorreva guardare attraverso i vetri rotanti.

Avevamo messo Avanti Adagio e la prora al mare, non c'era altro da fare che "buscare", aspettare ed evitare che la nave si traversasse.

Avevamo tutti indossato la cintura di salvataggio (chissà poi a cosa sarebbe servita ... forse a far trovare i nostri corpi se non fossimo rimasti dentro al relitto....).

Il mare era andato man mano aumentando, 6.... 7 8 9 e poi chi lo conta più? se sia 10 o fuori scala? Per non parlare del vento che, se sta due punti sopra la scala del mare, immaginatevi cos'era: non saprei come chiamarlo perché più che un sibilo o un fischio erano raffiche di ululati contro le sovrastrutture.

L'unica cosa che riuscivamo a vedere era la pioggia nei coni di luce fatti dai fanali di via e le onde che arrivavano fino al Ponte di Comando.

In questa situazione l'uomo non può fare assolutamente niente: prua al mare e avanti adagio: è tutta e solo una lotta fra la nave ed il mare.

La nave, in questo caso con le sue 18.000 tonnellate di peso (vi rendete conto? 18.000 tonnellate) si sente mancare l'acqua sotto la prua nell'avvallamento fra un'onda e l'altra e, quindi, sprofonda con tutto il suo peso e la prua va giù mentre il mare con il suo "cavallone" la invade colpendola con la sua forza che la sommerge e la fa vibrare tutta.

La nave, come detto, sprofonda con l'acqua ribollente sopra di lei, (la prua e la coperta sono proprio sotto, non li vedi con la nave inclinata in avanti di 35-40° mentre la poppa è per aria con l'elica che gira fuori dall'acqua e "precipita" come dicono i macchinisti, perché non avendo più la resistenza dell'acqua gira a vuoto e aumenta i giri, poi senti che la discesa lentamente rallenta fino a fermarsi (e tu sei lì con il fiato sospeso che aspetti questo momento..) sta un attimo ferma e poi parte all'insù con tutta la forza di spinta (chi li ha fatti si ricorda gli studi fatti al Nautico di allora) e sale per aria buttando fuori tutta l'acqua in un mare di schiuma. Non ha fatto in tempo a buttare fuori tutta l'acqua che di nuovo le manca l'acqua sotto la chiglia e giù di nuovo con un tonfo immane di onda divisa dal peso che poi ricade subito sulla nave assieme al sopraggiungente cavallone e via così tutta la notte in questa lotta fra la nave ed il mare.

Ma quello che fa più impressione è il momento nel quale la nave raggiunge il punto di equilibrio fra affondamento e forza di spinta generata dalla, appunto, riserva di spinta : rimane ferma quell'attimo e poi con una specie di mini flessioni a metà chiglia flettendosi nella sua lunghezza, senti che fa prima un piccolo cenno in alto, poi un secondo più forte e poi subito dopo il terzo e "pam" si spara fuori dall'acqua cacciando via

**dagli ombrinali e dalla coperta tutta l'acqua.... un attimo e ...
giù di nuovo....**

**Uno spettacolo indimenticabile ma, soprattutto,
indimenticabile la sensazione.**

**Cosa ho sentito? Ricordo il pensiero della nemmeno
rassegnazione, ma constatazione che di fronte a quella forza
della natura tu non sei assolutamente niente e se la nave
affonda è giusto e normale che sia così, quindi nemmeno paura
ma una lucida consapevolezza di essere, ripeto, assolutamente
niente.**

**Ovviamente a questo si unisce la meraviglia del Creato e di
Chi l'ha fatto: io penso sia inevitabile che anche chi non è
credente debba porsi delle domande del genere, a meno che
non sia nemmeno un uomo ma un inerte ameba.**

**Capisci, in quei momenti, il significato degli ex voto che trovi
nei Santuari o nelle Chiese e, dopo un'esperienza come quella
da me passata, confesso che quando li vedo mi vengono i
brividi perché so esattamente cosa significano.**

**Io nella mia carriera di mare non ho mai conosciuto un vero
marinaio ateo.**

**Verso le cinque del mattino il vento ha cominciato a calare e la
pioggia a diminuire, sul mezzogiorno era ormai passato
lasciando un notevole mare lungo al seguito.**

**Quando abbiamo visto la costa Americana ci è sembrato di
essere i novelli Cristoforo Colombo!**

**Spero essere riuscito a rappresentare quello che ho, provato:
essere più breve non sarebbe stato possibile, senza togliere il
senso di tutta la situazione**

**Certamente non sono stato né l'unico, né il primo, né l'ultimo
a vivere una esperienza del genere, molti di Voi ne avranno
vissute di analoghe, ma mi ha fatto piacere descrivere la mia .**

Claudio Franconi

fine