

DL NEWS COMUNICAZIONE

Foglio telematico di Decio Lucano 4 maggio 2019

32 pagine tutte da leggere

DE SENECTUTE. Era il titolo di una fortunata rubrica sulla rivista La scelta di qualche anno fa del dottor Edoardo Guglielmino, scrittore definito anche il medico della mala perché aveva studiato e assisteva le prostitute del centro storico genovese; era una rubrica piena di aforismi, utili, saggi. Oggi non so se i medici scrivono (anche), ma Guglielmino, oratore uomo coltissimo, assessore alla cultura aveva messo in primo piano il mondo delle persone anziane attraverso il pensiero dei grandi intellettuali della storia e della letteratura. Abbiamo imparato, se ce ne fosse stato bisogno, ora che siamo in “età”, ad apprezzare il valore della vecchiaia, soprattutto facendo un paragone con i giovani di oggi e i giovani che eravamo noi, ecco perché gridiamo: LA VECCHIAIA, patrimonio dell’umanità, custode della storia.

Quante Manduria in Italia ?

Manduria, paese assunto a simbolo di come la natura umana dall’infanzia all’adolescenza in poi può diventare un inferno di malvagità. Un anno di bullismo (trasgressione delle regole civiche, etiche e giuridiche) con la complicità di adulti (genitori e cittadini), paese della Puglia, regione governata da un magistrato (o ex) devastata da incuria civile e sociale.

I delinquenti di Manduria dai 13 ai 17 anni, due maggiorenni, abilissimi nel postare le loro azioni sui social, di cui si nutrono i ragazzi nella totale ignoranza di altri interessi, hanno vessato un uomo di 66 anni per un anno nella totale indifferenza dei vicini di casa, degli abitanti del paese, della chiesa e delle istituzioni.

Pensare che nel Regno Sabauda dal 1816, e Garibaldi lo conferma, si imbarcavano dai 10 ai 12 anni i futuri capitani sui vascelli. Incredibile solo pensarci rispetto al degrado di oggi. Omertà è ormai una parola d’ordine in questa Italia che prospera nella burocrazia più assurda e ottusa e dove i controlli tardivi spesso avvengono dopo il fatto/reato. Secondo il Procuratore DIA Cafiero De Traho ieri a Genova a commemorare Borsellino la criminalità organizzata (mafia, ndrangheta, ecc) è padrona del territorio soprattutto nella ristorazione ed edilizia.

Quante Manduria in Italia? (DL)

IL 5 X 1000 PER IL WELFARE MARITTIMO DELL'APOSTOLATO DEL MARE , ALL'ASSOCIAZIONE STELLA MARIS DI GENOVA
IL CODICE FISCALE E': 01149970996

Una donazione finalizzata a dare una mano concreta a chi da molti anni ormai opera nel campo dell'assistenza non solo degli equipaggi delle navi in porto , ma impegna giovani studenti volontari che sugli insegnamenti di Massimo Franzi, assistente spirituale responsabile , si accomunano con i problemi della gente di mare.

TTM rivista dello shipping e delle tecnologie commemora nel 2019 i 50 anni della sua vita in ogni fascicolo; e' uscito il numero di marzo-aprile con la flotta mercantile italiana, caratteristiche navi, j ricco di articoli , notizie, novita' " costruito "insieme ai tanti amici che da mezzo secolo non hanno mai abbandonato anzi sviluppato questo percorso giornalistico informativo (anche online), oggi nel gruppo Gedi e coordinato da Angelo Marletta.

Segnalo altresì la **Rvista Marittima** , storia e attualita' geopolitica militare, per capire quanto il mare influisca sulla nostra vita.

Lussinpiccolo , la bella rivista della comunita' dei lussignani con la consueta rassegna della storia e dell'attualita' dei nostri ex territori, oggi cancellati dal nostro mare , **nose more** , testata della rivista edita dall'Università di Ragusa (Dubrovnik) che non spende mai una parola sul passato geografico storico di questo "nostro " mare Adriatico .

SHIP2SHORE PARLA DI NOI

Ship2Shore , magazine on line di economia del mare e dei trasporti fondato e diretto da Angelo Scorza, ha dedicato il numero del 30 aprile a Decio Lucano, che fondò L'Automazione Navale nel 1969 , la prima rivista specializzata nello shipping , sempre in auge - come scrive Scorza -anche se oggi con altro editore del gruppo del Secolo XIX e coordinato da Angelo Marletta, giornalista che faceva parte della storica redazione.

Nel servizio molto ben articolato , Scorza ha anticipato il compleanno di Lucano con una gustosa e precisa retrospettiva di personaggi come Benito Bragone, Giorgio Carozzi, Augusto Meriggioli che animavano le pagine di TTM , allora L'Automazione Navale, e pubblicando una felice rivisitazione del curriculum dello stesso Lucano .

Grazie caro amico e tanti auguri a te e allo staff formidabile di Ship2Shore. (DL

Guido Barbazza, Maestro del Lavoro

L'ing. Cap. Guido Barbazza , in carriera dopo la navigazione dal 1991 con la Wartsila , manager e presidente Italia , scrittore , Targa Traversa, è stato insignito il primo maggio della Stella al Merito del Lavoro a Genova dove è nato nel 1960.

All'amico Guido che ha dimostrato come si può e si deve creare associazionismo concreto nella sua Pra' , oggi delegazione di eccellenza e per i meriti professionali i complimenti da DL NEWS.

SICUREZZA ED ESPERIENZA

LA VERITA' SUI SINISTRI NAVALI

(Il lamento di un vecchio comandante)

Caro Decio, oggi faccio il filosofo : La “verità” è come una bella donna : Non sai mai che cosa in realtà nasconde. Ah Ah neanche Baudelaire avrebbe potuto partorire un simile concetto!!

Ho letto l'articolo del prof. E.Calzolari . (Sinistri ed errore umano) .Condivido tutto ciò che ha scritto.Il sottoscritto , nei rapporti dei MIEI sinistri marittimi (vedi il mio libro “Navicare necesse est”) ho sempre detto la verità, regola che già avevo deciso di seguire da ufficiale. Professionalmente non mentire mai , solo alla moglie !!

Il concetto dello studio dei sinistri marittimi lo avevo già esposto ai miei armatori decenni di anni fa :lo misero subito in pratica durante i numerosi “Seminari” che avevano istituito . Sicuramente queste discussioni fruttificavano esperienza.

L'esperienza serve in tutti i campi, soprattutto sulle navi.

Dovrebbe essere materia prima già nelle scuole nautiche e durante gli esami di patentino e patente.Molto semplice : La Verità su cosa successe realmente, perché successe, come si poteva evitare e cosa si può fare affinché non avvenga più. E poi lo studio sulle “Damage water lines”, la conoscenza precisa della compartimentazione della nave e delle porte stagne. Tutti concetti che ho

esposto si dovrebbero chiamare “Sicurezza a bordo”. La teoria è basilare , lo studio dell’esperienza un “MUST”.

Per il mare, verrà forse un giorno un “Messia” che raccoglierà tutti i naviganti sotto una unica bandiera ? Si potrebbe istituire lo “STATO DEL MARE”. Un sindacato mondiale di tutti i naviganti potrebbe risolvere buona parte dei problemi sulla sicurezza e migliorare grandemente anche quelli della “pollution”. I marittimi fautori della loro sicurezza e del loro futuro. E’ stato per anni uno dei miei “sogni proibiti”. Avevo anche scritto un brogliaccio del “Protocollo di inizio”.

NTBS ? Mi pare che abbiano liquidato il sinistro della Costa Concordia in maniera molto superficiale e semplicistica . Dopo il comandante ci furono altre gravi responsabilità che oramai la gente di mare conosce.

Seguo su Focus “ Indagini ad alta quota” : Gli investigatori arrivano sempre alla verità.

-
CAPT. GAETANO MORTOLA

Il dibattito prosegue su altri siti , CHIRP , World Casualty Statistics, ecc , ma la voce degli uomini di mare é la più importante. A Procida hanno organizzato un convegno il 14 giugno , da Alamari , associazione nazionale lavoro marittimo, , proprio su questi temi, peccato che manchi la componente professionale del Collegio Capitani . Ne parleremo ancora. (DL)

oo*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

SICUREZZA A TERRA

di Tobia Costagliola

NOTRE DAME DE PARIS

Riflessioni su un incendio, polemiche , storia, che cosa hanno scritto i media e gli opinionisti...

Resteranno per sempre nella nostra mente quelle immagini tv delle fiamme che avvolgevano Notre Dame e della gente che, accorrendo, assisteva impotente e incredula, tra le più svariate manifestazioni di disperazione e di sgomento che si possono provare soltanto quando la propria casa va a fuoco o quando sta morendo una persona cara. E altrettanto significative e sorprendenti sono state

le reazioni provenienti da ogni parte del mondo, man mano che la notizia dell'incendio si andava diffondendo.

L'incendio con la conseguente devastazione della cattedrale, simbolo contraddittorio della cristianità e dell'illuminismo, entrambe caratteristiche fondanti di un'idea chiamata Europa, ben lungi dall'essere realizzata, ha messo a nudo sentimenti e sensazioni sorprendenti che hanno rivelato quanto sia radicato nel nostro inconscio il senso di appartenenza apparentemente sopito. Apparentemente sopito per l'aria che si respira da qualche anno, in Europa, dove irragionevoli ed ingannevoli forze centrifughe tentano inesorabilmente di contrastare gli sforzi, mai sufficienti, per una maggiore coesione ed integrazione di popoli e nazioni.

Il crepitio delle fiamme, il brusio delle preghiere, le lacrime della gente credente e non credente, i canti accorati, hanno rivelato al mondo intero e il mondo intero ha rivelato ai parigini, l'esistenza di un filo sottile, il filo della memoria collettiva che teneva tutti uniti a quel tempio le cui fiamme minacciavano di voler recidere per sempre.

In quei momenti e nei giorni seguenti, ho cercato, istintivamente, di evocare nella mia mente tutti i ricordi che mi legavano a quel monumento, a partire dalle prime immagini sui libri di scuola, quando ero ragazzo, a Victor Hugo e le sue opere immortali, al suo Quasimodo con tutto quel mondo fantastico radicato in una storica realtà come la "Corte dei Miracoli" o la stessa cattedrale con le sue campane chiamate per nome o le sue chimere che si animavano e si muovevano destando nella fantasia infantile curiosità e paure. Devo dire che, nella mia tarda età, nel mio ruolo di nonno, mi sono ritrovato, con la mia nipotina di tre anni, a rivivere quelle storie dai cartoni animati di Disney che suscitavano nella bambina lo stesso entusiasmo e la stessa attenzione di una stagione per me ormai lontana. E la mia mente continuava ad andare oltre rievocando le letture e le lezioni di Storia raccontata da "maestri e professori"(direi di altri tempi e di altra fattura) tanto avvincenti che mi inducevano ad interessanti approfondimenti e ricerche. La rivoluzione francese, Robespierre, la breve stagione della "dea ragione", Napoleone e la sua incoronazione e, molto più tardi, l'ultima guerra, il canto del Tedeum che risuonava tra le navate della cattedrale con la partecipazione di una immensa folla con al centro il generale De Gaulle, dopo la disfatta dei tedeschi. E Notre Dame... sempre lì, presente, che sembrava prendere parte attiva così come un altare su cui veniva celebrato e consacrato ogni cruciale avvenimento della Storia di Francia e dell'Europa stessa. Dopo tutte queste riflessioni, forse troppo nostalgiche, ho pensato ancora a quanto una sola cattedrale potesse rappresentarne tante altre disseminate in Europa il cui valore simbolico

racchiude lo specchio e la storia di ogni singola comunità e di tutte le comunità nel loro insieme.

Significativi sono alcuni commenti espressi a caldo da varie personalità che riporto parzialmente qui di seguito, in ordine sparso:

Andrea Riccardi, fondatore della “Comunità di Sant’Egidio” (Famiglia Cristiana 17/2019) : “La cattedrale è bruciata a Parigi, è bruciata all’inizio della settimana santa. L’impressione è stata grande. Abbiamo sentito la fragilità delle costruzioni umane, anche se solide e storiche come Notre Dame con le sue imponenti torri campanarie. La cattedrale sembrava destinata quasi all’eternità. In modo simbolico, l’incendio ha mostrato la fragilità della Chiesa, che vive in un tempo di difficoltà, non solo in Francia.[...] La distruzione di una parte di Notre Dame è un grande dolore. Il triste evento mostra però che la fede cristiana non vive di prestigiosimonumenti o di posizioni forti. La Chiesa fatta di persone e non di pietre, si è mostrata viva proprio in un momento di grande fragilità. Attorno alla basilica, ancora in fiamme, s’è radunata tanta gente in preghiera. Così nelle chiese di Parigi. Molti si sono sentiti coinvolti, anche se non cattolici o non credenti. La Chiesa è un popolo dai confini larghi, non si trova solo nei suoi templi o nel ceto ecclesiastico“.

Gianfranco Ravasi, presidente del Pontificio Consiglio della cultura. Intervista rilasciata a L.Regolo (famiglia Cristiana 17/2019) : Il Cardinale spiega il senso spirituale dirompente fortemente simbolico del monumentale tempio gotico. “ La cattedrale, come creatura vivente, è diventata specchio della comunità e della sua storia tanto da attrarre credenti e non. Mi ha colpito vedere la gente soffrire come se stesse perdendo una persona cara. Significa che opera ancora la forza del Sacro.[...] E’ una delle grandi cattedrali gotiche d’Europa con una fama andata oltre il suo stesso valore artistico, perché è diventata emblema della Francia, anche se ve ne sono altre, più importanti da un punto di vista artistico, come quella di Reims. E’ per eccellenza un vessillo per tutta la Francia. [...]”.

Vittorio Sgarbi, nella sua veste più sobria di “critico d’arte” e non di personaggio televisivo italiano: Incendio a Notre-Dame, "È un dramma ma non una tragedia. Era tutta rifatta .Non è il Medioevo che è andato in fumo ma una ricostruzione molto vicino a noi". Così Vittorio Sgarbi ospite di Myrta Merlino a "L'Aria che tira", su La7, il 16 aprile. Lo storico dell'arte ricorda che la cattedrale come la vediamo oggi è in parte il risultato dei restauri ottocenteschi dell'architetto Viollet-le-Duc. "Ora aspettiamo la resurrezione, come ha detto Macron", conclude Sgarbi.

Corrado Augias, 16.4.2019 (video Repubblica) : “Un'occasione per riunire l'Europa alle porte del voto”. “Questo incendio ha un alto valore simbolico perché la cattedrale di Notre-Dame è un simbolo per cattolici e non cattolici e atei, interessa gli europei” spiega commentando il rogo che ha devastato l'imponente struttura gotica di Parigi. “Sono perdite che colpiscono il mondo e in particolare l'intera Europa, perché sono le tracce del nostro passato. Le Torri Gemelle rappresentavano la vitalità commerciale degli Stati Uniti, a Parigi è bruciato un pezzo dell'anima dell'Europa. Nella tragedia e nello sgomento questa cosa potrebbe rafforzare la partecipazione alle elezioni europee]”.

Ernesto Galli della Loggia. Mentre indugiavo su come trascrivere le mie riflessioni, il giorno 26 aprile appare sul Corriere della Sera un editoriale di Ernesto Galli della Loggia intitolato “Le radici dell'Europa riscoperte (tardi)”. Condividendo in toto le considerazioni del professore, come una vasta schiera dei suoi lettori, mi astengo dall'andare oltre con le mie “elucubrazioni” e riporto qualche stralcio più significativo del suo testo: “È bastato l'incendio — per fortuna solo parziale — della cattedrale di Notre-Dame per far emergere in pieno la schizofrenia ideologica e l'incertezza culturale delle classi colte e dirigenti dell'Europa. Cioè la causa forse principale della paralisi che da anni impedisce all'Unione Europea di diventare un vero soggetto politico. Le fiamme non erano ancor spente e già si levava un coro praticamente unanime”. E qui il professore riporta le dichiarazioni del presidente Macron :“Era una parte di noi, era la nostra storia, la nostra letteratura, il nostro immaginario, una parte del destino francese” a cui fa eco il capo della sinistra radicale Jean-Luc Melenchon :“Questo edificio è un membro della nostra famiglia, la nostra cattedrale comune, il vascello, la navata che tutti ci porta sui flutti del tempo”. Anche in casa nostra politici e commentatori si sono riconosciuti tutti sull'identica linea senza distinzione di orientamento politico. E così abbiamo letto che a Notre-Dame abitava “l'anima dell'Europa”, che “la modernità” comincia dalla cattedrale “che diventa spazio pubblico, centro culturale, polo di aggregazione”.

Non solo: che il drammatico evento parigino rivelava “un sentimento comune di appartenenza”, “energie nascoste”, che faceva sentire “più uniti” perché rivelava a noi stessi che “condividiamo storia, cultura e religione”.

Tutto sacrosantamente vero: chiamato a commentare non avrei certo scritto cose diverse. Si pone però una non trascurabile questione, o meglio se ne pongono due. Primo: l'insieme delle considerazioni e affermazioni suddette e mille altre analoghe ascoltate e lette in questi giorni non alludono forse — e neppure troppo velatamente, direi anzi con grande passione argomentativa — all'esistenza di

una cosa che si chiama identità? Secondo: tale identità non si rivela forse a chiare lettere essere un'identità cristiana?

Identità cristiana

Già. Il fatto è però, come si sa, che queste due parole, “identità cristiana”, costituiscono un non dicibile per il discorso pubblico dell'Europa ufficiale. Per il mainstream politico-culturale del nostro continente, per la politica e per gli intellettuali che contano, per i media che ne seguono l'orientamento, grava su di esse l'interdetto del Politicamente Corretto. Non per nulla quando una quindicina di anni fa, nella premessa a un progetto di Costituzione della Ue molti proposero di menzionare tra le radici spirituali della nuova entità che si voleva fondare, accanto al retaggio greco-romano e all'Illuminismo, anche le «radici cristiane», si assistette a una vera levata di scudi. Invocando l'imprescindibile spirito laico, la complessità della storia non racchiudibile in formule, e mille altri motivi, fioccarono dubbi, cavilli e obiezioni di ogni tipo. Finché, per non dispiacere ai nostri amici ebrei (che certamente, peraltro, non se ne sarebbero affatto dispiaciuti) ma specialmente per non irritare troppo i notoriamente irritabilissimi nostri vicini e ospiti musulmani, si concluse di non farne nulla. Sostenuta da una vasta opinione di colti, l'assemblea dei costituenti decretò che l'Europa non aveva radici storico-culturali (o non poteva dire di averne), e che già solo evocare la dimensione dell'identità era qualcosa di non inclusivo, tendenzialmente razzista; pensare addirittura di accennarne nella Costituzione una pretesa irricevibile.

Quando si dice il distacco delle élite dalla gente comune: tanto più quando forse in cuor loro le prime sanno bene come stanno le cose. Sanno bene, cioè, di essersi piegate a un conformismo diffuso, a un irenismo fondato sull'automortificazione che esse stesse hanno contribuito a radicare. L'incendio di Notre-Dame ha funzionato però da detonatore del deposito di materiale emotivo silenziosamente accumulatosi per anni in seguito alle centinaia di morti e feriti prodotti dagli attentati islamisti, alle decapitazioni e agli altri orrori dell'Isis. Non c'è nulla come la percezione prolungata della presenza del pericolo e di un nemico per rendere coscienti della propria identità e per sentire il bisogno di manifestarla. Certo, le fiamme di Parigi sono state dovute a un incidente, ma è bastata la minaccia di vedere in cenere una delle icone della cristianità del continente perché in una vasta parte dell'opinione pubblica europea si verificasse una reazione al di là di ogni tradizionale divisione politica o confessionale. Un sussulto di autocoscienza identitaria: “Siamo questa cosa qui, questo luogo, anche questa chiesa, e non siamo disposti a rinnegare ciò che siamo”. Senza alcuna iattanza ma pure senza alcuna esitazione. Mostrando però fino a qual

punto si era andato formando nell'uomo della strada europeo un sentire comune, un viluppo sentimentale e psicologico, lontani anni luce dalle idee correnti e dai pregiudizi delle élite politiche e mediatico-culturali. Le quali, peraltro, dando prova più che di opportunismo di un'impressionante schizofrenia si sono immediatamente adeguate. Quasi sempre le stesse che sulla Costituzione della Ue erano convinte che non si dovesse dire una parola sulle «radici cristiane», quasi sempre le stesse che erano andate avanti per anni bruciando granelli d'incenso sull'altare della «laicità» o predicando la necessità del rifiuto assoluto di qualsiasi tematica identitaria, si sono improvvisamente messe a declamare sulla centralità della tradizione religiosa per il nostro passato e il nostro presente.

Di ogni giusto ripensamento non c'è che da rallegrarsi, naturalmente. È inevitabile chiedersi tuttavia se potrà mai essere una tale classe politico-intellettuale, così malcerta delle proprie convinzioni e così pronta ad allinearsi al mutare dello spirito pubblico, quella che riuscirà nell'ardua impresa di costruire un giorno la patria europea”.

Una voce fuori dal coro: Daniela Coli e gli ideali dell'illuminismo

Ma non finisce qui. La professoressa Daniela Coli docente all'Università di Firenze, ha ritenuto di divulgare una sua personalissima analisi intitolata “Teniamoci stretti Notre Dame e la costituzione degli Stati Uniti d'America”. Tale analisi è stata riportata su “Start Magazine”, magazine on line del

27 aprile 2019, di cui riportiamo uno stralcio :

L'immagine di Notre Dame tra le fiamme ha suscitato commenti strazianti per il crollo di un grande monumento della civiltà occidentale, e anche se poi Notre Dame non è affatto crollata, ha suggerito pensose considerazioni sulla fine dell'Occidente. Sul Sunday Times di Pasqua, Niall Ferguson ha scritto che Notre Dame è certamente un simbolo dell'Occidente, ma dobbiamo anche ringraziare gli ideali dell'illuminismo che ci hanno lasciato in eredità la Costituzione degli Stati Uniti, un altro monumento della civiltà occidentale. Ferguson non è certo un paladino del politically correct, ma ha lavorato molto per far capire cosa sia l'Occidente.

In Civilization: The West and Rest, un documentario della tv britannica del 2011, poi diventato un libro, lo storico scozzese ha spiegato come il segreto dell'Europa, arrivata alla fine dell'800 a dominare il 60% del pianeta, sia stata la killer app., la predisposizione a competere e fare la guerra. In questo, aiutata da altre 5 killer app. come la scienza, che da Copernico a Galileo e Newton, le

hanno fornito importanti strumenti. Un importante killer app. è stato anche il libero scambio, che ha creato il mondo moderno. Molti intellettuali conservatori, talvolta anche liberali, ritengono l'illuminismo un nemico dell'Occidente, ma la costituzione americana è in gran parte risultato dell'illuminismo.

Nella costituzione degli Stati Uniti è presente John Locke e le sue idee sulle persone che arrivano a scegliere i governanti, come è presente Rousseau, ma anche Montesquieu, che credeva nella separazione dei poteri e a strumenti di check and balance per impedire ai governi di diventare tirannidi. E sono presenti anche Voltaire per quanto riguarda la libertà religiosa e Cesare Beccaria per il quale anche gli imputati avevano diritti. Da Beccaria viene il principio della presunzione di innocenza, un pilastro del diritto americano. L'illuminismo, sulla scia di Hegel, viene considerato spesso la ragione di tutti i mali e della perdita dell'identità cristiana dell'Europa, su cui riflette Ernesto Galli della Loggia sul Corriere del 26 aprile, deplorando il mancato inserimento del riferimento alle radici cristiane nella costituzione dell'Ue, poi abbandonata quindici anni fa.

Dovremmo però tenere presente che l'idea di sovranità in Europa è nata con gli Stati nazionali e, come sottolineano molti storici americani, i fondatori degli Stati europei dovettero combattere per unificare territori diversi per lingua, costumi e tradizioni, e imporre la religione come vincolo identitario. Tipico il caso della Spagna che espelle ebrei e musulmani. James J. Sheehan ricorda come la sovranità in Europa si sia rivolta poi dal '500 all'800 contro la Chiesa di Roma, perché, essendo la religione il cemento dell'unità, diventa importante per sovrani nominare i propri vescovi e il clero e la religione viene gradualmente sostituita dal diritto. La riforma di Lutero e la velocità con cui si affermò in Europa del Nord nascono proprio dalla necessità di principi e sovrani di non essere più scomunicati o legittimati dal papa e di nominare un proprio clero nazionale. Così lo scisma di Enrico VIII ha essenzialmente ragioni politiche e istituzionali. In questo senso, Machiavelli con la polemica contro il papa per avere impedito l'unificazione italiana, può essere considerato il caposcuola del pensiero politico moderno. Da Hobbes che accusa i vescovi di Roma di avere distrutto l'impero romano, usurpando il trono agli imperatori, a Rousseau, durissimo col cristianesimo che svirilizza i cittadini, li rende soldati e cattivi patrioti, perché il cristiano preferisce il Paradiso alla patria, i filosofi moderni della sovranità teorizzano la riunificazione delle due teste dell'aquila. Mentre si esalta l'antica Roma, repubblicana o imperiale, si combatte Roma papista. Quando si parla di "identità cristiana" va anche considerato l'esaurirsi della teologia cristiana, "impigliata – come scrisse Giovanni Gentile – "nella rete del platonismo e aristotelismo". E quando la filosofia moderna, che dalla teologia

aveva preso le mosse, le si volse contro “e proseguì l’opera, che essa aveva iniziata – continua Gentile – di intrinsecare il divino coll’umano, le si volse nemica; e fissa ormai nella tradizione de’ suoi istituti, s’è poi straniata per sempre, irrimediabilmente, dal pensiero moderno”. Da una prospettiva diversa, anche per Leo Strauss la crisi del cristianesimo deriva da non essere fondato come l’ebraismo sull’osservanza di regole, ma sulla teologia, che è indirettamente responsabile della sua crisi, perché dà alla filosofia moderna le armi per distruggerlo. Sorprende la polemica di uno storico come Galli della Loggia con l’Unione Europea per avere trascurato le radici cristiane nella costituzione poi abbandonata quindici anni fa, perché gli europei hanno combattuto nel ‘600 guerre di religione durate trent’anni, che devastarono l’Europa come la seconda guerra mondiale, e si conclusero nel 1648 col trattato di Westfalia, con cui si stabiliva la coesistenza tra Stati protestanti e cattolici e il principio che i sovrani stabilivano la religione dei sudditi. Un tentativo di eliminare i conflitti religiosi all’interno degli Stati, le fazioni, i fanatismi. La Francia fu lacerata dalle lotte tra cattolici e ugonotti (calvinisti): si pensi alla strage di Bartolomeo del 1572 contro gli ugonotti. Enrico IV si convertì al cattolicesimo, varò l’editto di Nantes nel 1589 per assicurare la pace religiosa e fu poi ucciso nel 1610 da un fanatico cattolico. L’Europa è scossa da lotte religiose feroci, dai processi e roghi cattolici contro eretici o presunti tali, ai cattolici impiccati come traditori dai protestanti.

L’identità cristiana nell’Europa moderna che conquista colonie e imperi nel mondo, è un’identità drammatica: si pensi alla rivoluzione francese che ghigliottina clero e nobiltà, alla strage dei rivoluzionari nella cattolica Vandea, fino alla guerra civile di Spagna dove il conflitto è feroce e anche religioso. Data la storia dell’Europa, dove ha luogo anche l’Olocausto, forse non è così deprecabile avere abbandonato il riferimento alle radici cristiane nella mai nata costituzione europea.

L’Unione Europea ha, poi, come modello gli Stati Uniti d’America, dove vige il principio della libertà religiosa, per cui possono convivere religioni diverse. Immaginiamo quali guerre avrebbero funestato l’America, con tanti cittadini di fedi diverse senza il principio della libertà religiosa. Per questo, ha ragione Niall Ferguson, teniamoci stretti Notre Dame e la Costituzione degli Stati Uniti d’America.

Considerazioni finali molto personali (per la buona pace di chi non le condivide)

La Storia non va interpretata ma va letta attentamente, con animo puro e scevro da ogni pregiudizio ideologico, confessionale e culturale. Credo sia alla portata di tutti conoscere, senza bisogno di suggerimenti, supposizioni o immaginazione,

come siano nati gli Stati Uniti d'America e quante lacrime e sangue sia costata l'unione di vari popoli ed etnie dalle più svariate provenienze, soprattutto dall'Europa, ciascuna con il proprio DNA, la propria cultura, la propria identità.

Lo stesso testo della professoressa, se letto senza alcun livore ateistico e anticristiano, potrebbe indurci a pensare che, proprio quegli ideali dell'illuminismo, insieme alle varie identità prevalentemente "europee", strumentalmente ignorate da Niall Ferguson e da Lei medesima, sono la prova evidente del trapianto realizzato nella Costituzione degli Stati Uniti anche di quelle stesse radici cristiane che oggi stupidamente e dannosamente riteniamo di negare all'Europa per effetto di quel "Politicamente Corretto" citato dal prof. della Loggia.

Non sta a me spiegare cosa sono le "radici" di un popolo o di più popoli come i popoli europei, né tampoco, spiegare cosa significhino le "radici cristiane". Ma lasciatemi esprimere un pensiero presente nella mia mente fin da quando ero ancora adolescente e subissavo di domande e di "perché?" mia nonna e mia madre (mio padre era in guerra, in prigionia o navigava, che poi è la stessa cosa); anno 1950 : " Mamma perché 1950 ? cosa significa? " Mia madre rispose: " perché sono trascorsi 1950 anni dalla nascita di Gesù Cristo". Mia nonna aggiunse con un tono più accademico e teologico: " Siamo giunti al millenovecento- cinquantesimo anno dell'Era Cristiana"

Non ritenete che queste risposte così esaustive per un bambino possano valere anche per qualche accademico che cerca di "mescolare" le vicende e la memoria della Storia ignorando finanche un semplice calendario? Chi vuole intender intenda.

Un'ultima doverosa riflessione. L'eco della strage di Pasqua nello Sri Lanka , con 359 vittime, pur suscitando orrore, indignazione e commozione, sembra aver avuto, al confronto, minor risonanza dell'incendio di Notre Dame. Si tratta comunque di 359 "martiri" in gran parte "Cristiani". Di che natura sono e di quale provenienza sono le radici di quelle vittime innocenti ? Possibile che da quella tanto vituperata Europa dalle origini "non cristiane" quelle radici siano giunte fino all'isola del Ceylon? Una domanda mi sorge spontanea : ma quanto è estesa l'Europa, con la sua anima, la sua cultura, la sua "vituperata" civiltà con i suoi pregi ed i suoi difetti ? Dove iniziano e dove terminano i suoi confini? Per me basterebbe vedere fin dove arrivano quelle radici tanto temute e tanto negate...

Tobia Costagliola

Alla metà del VI secolo l'Arabia felix si sveglia con una grande religione che vuole unire tribù e territori fondata da Maometto, l'Islam, che a sua volta si dividerà in sciiti e sunniti e altri indirizzi religiosi. Da quella data in poi la Storia ci insegna che questa religione si espande e fino al 1800 cerca di invadere l'Europa sia con guerre vere e proprie sia con incursioni di pirati barbareschi e della tratta degli schiavi di cui abbiamo scritto in altre newsletter.

Vittorio G. Rossi, il grande filosofo , scrisse : “ Il bello della storia è questo , che più uno ne sa, meno ne capisce. Anche con la religione succede lo stesso... Ma come si fa a spiegare la storia , se si crede che la storia la fa l'uomo; e non si sa chi è l'uomo?... (da Il cane che abbaia alla luna , 1975).

Ecco ho voluto inserirmi alla lunga analisi storica di Tobia Costagliola per aggiungere che oggi l'Europa è anche e sempre terra di conquista dei musulmani e che preferisco attaccarmi alle radici cristiane come le ho imparate a scuola piuttosto che immergermi in ragionamenti giustificativi e dialettici di giornalisti e opinionisti .(DL)

NEWS DAL PROPELLER CLUB

Il porto di Ravenna ed i suoi nemici:

Sabbia, Leggi, Burocrazia

di Tobia Costagliola

RAVENNA, Come si vince il progressivo insabbiamento del porto canale di Ravenna ? La risposta è molto semplice : con i dragaggi.

Tuttavia, a Ravenna, non si scava da oltre 10 anni, salvo qualche raro intervento d'emergenza (soltanto dopo le italice lungaggini burocratiche per gare, tutela ambiente e quant'altro).

E le Leggi vigenti cosa c'entrano? C'entrano: innanzitutto perché le leggi vanno rispettate. E nel pieno rispetto delle leggi, sono trascorsi ancora due anni, dopo la nomina del nuovo presidente di AdSP, per rimettere in pista il “Progettone” che , nel frattempo, è diventato “Hub Portuale “di Ravenna. Ma allora questo significa che, finalmente, il progetto parte? Sembra di sì : dovrebbero partire le prime gare di appalto. Ma quando? Al più presto...C'è tutta la determinazione, l'entusiasmo e la volontà di farle partire, assicurano Il Sindaco e il Presidente

dell'Autorità Portuale, incalzati dagli impazienti operatori di tutto il comparto portuale di Ravenna.

E la burocrazia ? Significativi passi avanti sono stati fatti ma non sono ancora sufficienti per snellire procedure e tempi operativi.

Ma allora cosa succede? Tutto e niente...

Il 2 maggio alle 18.30, promosso dal Propeller Club di Ravenna, con il patrocinio ed il contributo della Camera di Commercio di Ravenna, si è tenuto, presso la sede della ADSP del Mare Adriatico centro-settentrionale un incontro pubblico sul tema "Uno sguardo sul porto e sulla città". Operatori ed istituzioni hanno, "coram populo", espresso, ognuno per la propria parte, prospettive, legittime aspettative, legittime preoccupazioni. E da quello "sguardo" sul porto e sulla città, un tentativo comprensibilmente accorato di rendere partecipe la città degli sforzi che si stanno facendo per risollevarne le sorti di un porto tanto vitale per la stessa città, per l'intera regione e non solo.

Ma lo scenario che è emerso è tragico e paradossale.

Senza entrare nel merito delle cause dei dannosi ritardi recenti e passati, ipotizzando che da domani si desse il via alle prime gare d'appalto, sarebbero necessari almeno 4 o 5 anni per vedere qualche risultato. E nel frattempo cosa facciamo? incalzano gli operatori. Come possiamo programmare il nostro futuro se non siamo neanche in grado di comunicare, oggi, ai nostri clienti quale sarà, domani, il pescaggio disponibile nel nostro porto? Per adesso possiamo dire di conoscere soltanto il pescaggio delle navi in arrivo, preciso, immutabile e certo, ma non quello del nostro porto... E quand'anche una nave riuscisse ad entrare dobbiamo attenderci il grido da una delle tante banchine che la nave ha toccato il fondo... Ma perché non si draga, subito, in attesa che parta il progetto ? Non si può! L'unica cosa che si sta facendo è il livellamento della sabbia dei fondali, spostandola da una parte all'altra (per ora accumulandola pericolosamente contro le dighe foranee). Se si dovessero iniziare subito i dragaggi necessari, si correrebbe il rischio di bloccare l'autorizzazione del'Hub con danni ancora maggiori... E poi non sapremmo dove mettere i fanghi e la sabbia, perché le casse di colmata sono già piene...E' vero che sono state dissequestrate ma non si possono svuotare fin quando non si potranno utilizzare gli spazi stabiliti dal progetto....Quando tutto sarà finito e quindi "a regime"non avremo più il problema dello stoccaggio dei fanghi perché sarà operativo il moderno sistema di trattamento... E allora? Al momento cosa si fa? Si spiana la sabbia Come unica soluzione adottabile.. Situazione veramente triste e tragica . Ma il presidente ADSP che nel suo sfogo accorato esprime tutta la sua determinazione e volontà di andare avanti pronto ad affrontare tutte le residue difficoltà, chiede ai presenti il massimo appoggio e sostegno a lui ed al sindaco per superare ogni

ostacolo. Ma cosa dovrebbe fare la cittadinanza ? Manifestare nelle piazze di Ravenna e di Roma ? Sarà una trovata efficace? Al momento tutto può essere utile! Lunedì prossimo, a Roma si terrà la Conferenza Nazionale dei Servizi che potrebbe essere determinante per le nostre aspettative...

Per riscaldare un po' l'atmosfera congelata dal diffuso senso di impotenza, il presidente comincia a parlare delle immense aree che il territorio adiacente le due sponde del canale dispone per lo stoccaggio di migliaia di contenitori che Trieste e Venezia non possiedono. E si esalta descrivendo come queste aree potrebbero essere utilizzate con la realizzazione dell'Hub. Beh! Questa consolazione ci voleva proprio alla fine della serata che si è conclusa con la certezza della buona volontà "per fare le cose" e la speranza che tutto accada al più presto...

Non sto qui a riportare nel dettaglio i singoli interventi, tutti ben articolati, precisi, inconfutabili, espressione di grandi potenzialità compresse e trattenute, densi di preoccupazioni largamente condivise. Di questo ne parleranno, nei prossimi giorni, i giornali locali e nazionali e la stampa specializzata. E' probabile che non appaia nulla di quanto da me descritto e che, invece, venga emesso l'ennesimo annuncio che va tutto bene e che, finalmente, partono i dragaggi e parte l'Hub così come annunciato tante volte negli ultimi tempi. Sarà il segno evidente che non ho capito niente e che forse sarebbe stato meglio non partecipare a quella interessante assemblea.

Tobia Costagliola

PORTI E TECNOLOGIA

LE BEST PRACTICES: IL COLD IRONING

Il settore marittimo-portuale contribuisce in maniera piuttosto massiccia alla diffusione di sostanze tossiche nell'atmosfera.

Secondo alcune stime infatti, il tasso di inquinamento riconducibile a questo comparto si attesterebbe intorno al 13% su scala globale.

Pertanto allo scopo di risolvere o quantomeno limitare gli effetti negativi prodotti da tale fenomeno, l'IMO (International Maritime Organization) nel corso degli anni ha provveduto ad introdurre delle possibili soluzioni.

Fra le tante, quella di maggior rilievo concerne senz'altro la stipula della cosiddetta convenzione Marpol 73/78 (accordo comprensivo di due trattati internazionali, atti a preservare l'integrità dell'ambiente marino), con la quale oltre ad imporre alle società armatoriali l'utilizzo di carburanti a basso

contenuto di zolfo, si è inoltre tentato di porre rimedio alla grave questione inerente lo sversamento accidentale e/o intenzionale di materiale dannoso connesso allo svolgimento dell'attività marittima.

Anche sul versante infrastrutturale, sulla scorta di quanto sopra esposto, occorre segnalare che molti scali portuali nel mondo, e da qualche tempo anche qualcuno in Italia (Livorno), hanno aderito all'ambizioso progetto di elettrificazione delle banchine, pratica conosciuta anche con l'espressione anglosassone di "cold ironing".

Si tratta sostanzialmente di un sistema innovativo che consente di assicurare l'alimentazione elettrica delle imbarcazioni ormeggiate in porto, garantendone comunque la piena efficienza durante lo stazionamento, senza la necessità di ricorrere all'accensione dei motori di bordo.

Con questa procedura si rende dunque potenzialmente attuabile il contenimento delle esalazioni nocive, anche in riferimento ai benefici per la salute pubblica delle località di mare, che come sappiamo nel nostro Paese non sono certamente poche.

All'interno di questo contesto vanno altresì ricomprese le importanti mitigazioni dal punto di vista delle emissioni acustiche, problematica particolarmente avvertita soprattutto nelle zone densamente popolate e ad elevato flusso turistico, come quasi tutte le nostre città portuali.

Tuttavia nonostante gli indiscutibili vantaggi che una maggiore implementazione del cold ironing potrebbe apportare in termini di riduzione dell'inquinamento, permangono purtroppo alcuni ostacoli al suo concreto utilizzo, sia sotto il profilo delle opere (a terra) da realizzare, che in relazione al costo degli interventi cui far fronte ai fini del conseguente adeguamento delle flotte.

A tal proposito ritengo che pur trattandosi di investimenti indubbiamente onerosi, nella valutazione relativa all'eventuale convenienza economica, sarebbe opportuno ragionare non solo di bilanci e profitti, ma anche della salute delle persone, diritto inalienabile e bene prezioso a cui dare tassativamente la priorità.

Felice Magarelli

RITRATTI DI GRANDI CAPITANI

di Roberto Giorgi

FEDERICO CAMIA

Ciao Decio,

Ti mando questo pezzo che ho scritto una mattina dopo un viaggio di ritorno dagli Stati Uniti. Mi auguro che sia in linea con le tue aspettative e che tu lo possa pubblicare.

Mi capita spesso di viaggiare verso gli Stati Uniti per business o per vedere le mie figlie una a New York e l'altra a Los Angeles. Ultimamente nel giro di 50 giorni sono volato tre volte in America. Una settimana passata da una parte, una settimana in Europa. Vivo con il jet leg da sempre ma con l'età ho più difficoltà a dormire anche se in certi casi l'insonnia ti porta a ricordare momenti della tua vita alcuni semplici ma in certi casi importanti. Chissà per quale strana ragione, in una di queste notti, ho ripensato ad una persona che conobbi quando avevo 16 anni e che sarebbe diventato una delle figure più leggendarie della mia vita.

Dividerò questo ricordo in quattro capitoli.

First Chapter

Tutte le estati si partiva con i miei genitori e mia nonna a passare due settimane di villeggiatura a Bardineto, un paese a 900 metri sopra Toirano. L'albergo "Villa degli Abeti" negli anni 60 era considerato un albergo di alto livello con piscina, campo da tennis, un magnifico parco di Abeti, un'ottima cucina e un servizio offerto da un personale gentile e gradevole. La clientela era popolata da giovani coppie e da belle famiglie italiane ed internazionali. Alla domenica sera la maggior parte dei mariti partivano per ritornare nei loro uffici in città e l'albergo ritornava ad essere un grande asilo con le mamme nel loro tran tran quotidiano con i figli da gestire. Ma tutto cambiava nel momento che la padrona dell'albergo comunicava che il "Comandante" era arrivato a Bardineto dai suoi lunghi viaggi e che il giorno dopo sarebbe venuto in albergo per fare delle proiezioni dei suoi filmini. L'atmosfera diventava elettrica, si rimetteva a posto la sala principale, le giovani signore prendevano appuntamento con la parrucchiera del paese e le cameriere erano pronte a fare da baby sitter ai piccoli.

Non riuscivo a capire a cosa era dovuta questa frenesia ma chiaramente capivo che qualcosa d'importante sarebbe successo l'indomani.

E finalmente il "Comandante apparì" con il suo cappello Australiano "diggers hat" calato su un lato, la giacca sahariana perfetta su un viso bruciato dal sole illuminato da un foulard e un sorriso che non aveva bisogno di spiegazioni. Per una persona che parlava sette lingue e che ammaliava quella platea di giovani donne con i suoi racconti dei suoi viaggi in Africa sulla sua bananiera

immortalati con una vecchia Super Otto, ogni aggettivo e' superfluo....quel giorno capii quale sarebbe stata la mia futura carriera.

Second Chapter

Nel 1977 imbarco sulla nave della Sitmar Cruises "Fairsky" come secondo ufficiale adetto alla Sicurezza (safety). Mi ritrovo, con grande sorpresa, con il Comandante conosciuto a Bardineto. E' al comando della nave da pochi mesi e durante tutti questi anni non abbiamo piu' avuto alcun contatto. Poche settimane dopo il mio arrivo, il 23 Giugno, la nave ha un grosso incidente all'uscita di Giacarta. Urtiamo un relitto nella canaletta di uscita dal porto e capiamo in pochi minuti che la nave e' in pericolo di affondare.

Il comandante raduna tutti gli ufficiali di coperta sul ponte, il direttore di macchina, il direttore alberghiero e in pochi minuti informa sulle azioni che vuole intraprendere per mitigare la situazione. Chiede in rapida successione i commenti di ciascuno e dopo averli discussi decide sulla manovra da fare. Se mi ricordo bene a bordo ci sono 1250 passeggeri e circa 350 membri dell'equipaggio. La manovra riesce e tutti i passeggeri vengono sbarcati in sicurezza. Siamo nel 1977 e l'approccio del Comandante con i suoi ufficiali in questo momento delicatissimo e' da manuale...comunicazione, rispetto, confronto con il suo team e' perfetto e merita di essere ricordato.....un insegnamento non percorso nel gennaio del 2012!

Due giorno dopo, con la nava spiaggiata di prua in un basso fondale fuori Giacarta,

Il vento forte produce uno sbandamento della nave di 12/13 gradi. Non esiste nessun pericolo ma l'equipaggio e' provato e preoccupato. Il Comandante decide che chi non si sente di rimanere a bordo puo' andare per una notte a terra...ha bisogno solo di personale che rimanga a bordo pronto a lavorare tutta la notte per rimettere la situazione in ordine.....rimaniamo in 65. Verso mezzanotte il personale sbarca dal ponte lance. Laggiu' ad aspettarli in completa uniforme con il suo cappello calato su un lato c'e' lui ...il "Comandante" ...a tutti stringe la mano e li assicura che domani la nave sara' dritta e sicura come prima. Dal ponte mi sembra di vedere un film con Humphrey Bogart perfetto con la sua uniforme, lucido e cool anche in questo momento con il suo personale indonesiano e portoghese....speechless!

Third Chapter

Passa il tempo e mi ritrovo al timone della nuova divisione V.Ship Leisure. Gestiamo un grosso numero di navi passeggeri e di conseguenza gli equipaggi per questo settore hanno in molti casi un passato, un'esperienza diversa. Tra

tutti i candidati c'è un personaggio speciale...il mio "Comandante"...si imbarca sull'Albatros circa nel 1992 e rimarra con noi fino all'età di 70 anni. Il ciclo professionale con lui si chiude come è cominciato...a New York una mattina sulla nave del nostro cuore...Albatros lui come commodoro sulla stessa nave dove nel 1973 navigai come terzo ufficiale quando la nave si chiamava Fairstar.

Fourth Chapter

Nel 2003 mi viene conferito al Palazzo San Giorgio la targa San Giorgio. Nel mio discorso di accettazione, mi sono preparato a ringraziare alcuni dei miei colleghi presenti in sala e anche mia madre che sta assistendo alla cerimonia. Mentre sto parlando in fondo alla sala appare improvvisamente il mio "Comandante" e con tanta emozione non posso fare a meno di dedicargli questa mia targa.

Due mesi dopo la sua morte, incontrai sua moglie Mary e mi raccontò che quella sera quando rientro' a casa era contento e felice con un sorriso così luminoso come quando andava a Bardineto per le sue vacanze festive.

Il mio "Comandante" si chiama Federico Camia e rimarra' sempre nel mio cuore.

E' una storia bella e semplice come è stata la mia vita.

Roberto Giorgi

COMMENTO

Ho conosciuto molto bene il comandante Federico Camia quando ancora navigava sulle rotte del Golfo di Guinea al comando di carrette di un armatore genovese . I suoi imbarchi erano come racconti , imbracciava il fucile da caccia come un personaggio hemingwaiano e così come il grande scrittore aveva un rapporto speciale con uomini e natura . Come quando andò a incontrare Albert Schweitzer che aveva fondato un ospedale a Lambarenè nel Gabon, il grande medico scienziato, musicista , e ne divenne amico,. Nel 1973 il Club dei Capitani di Mare aveva organizzato i Friendship Party , a Genova. Ospitavamo alla Terrazza Martini i capitani stranieri e le loro mogli delle navi ormeggiate in porto dopo averli portati con un capace pulmann della Uite a fare un giro turistico , a spese del Comune e della Provincia che offriva alle signore oggetti di filigrana di Campo Ligure. Avevo chiesto al comandante Camia , poliglotta, dall'eloquio brillante, un uomo seducente, di rappresentare i capitani italiani e di portare i saluti di Genova e nostri agli ospiti stranieri. Lo fece con entusiasmo. Ma Camia aveva anche una bella " penna " e tanti suoi scritti della vita delle carrette le scrisse per Vita e Mare prima di imbarcare sulle navi passeggeri .

Bravo Roberto hai ricordato una bella figura di capitano che tutti i giovani dovrebbero imitare . La tua sensibilità nel capire l'umanità delle persone , la tua pedagogia, l'essere uomo della globalizzazione dello spirito e non delle merci ,il tuo attaccamento all'Istituto Nautico sono ben noti. (DL)

LE NAVIGAZIONI DI SILVESTRO SANNINO

MEGA NAVI DA CROCIERA: MOSTRI O OPERE D'ARTE?

L'ultima nave da crociera in ordine di tempo, gigantesca, porta il nome melodioso "Symphony of the Seas". Varata nel 2018, ha una stazza lorda di 228.000 t.s.l. per una lunghezza di 361m., una larghezza di 65.7 m. Essa supera la precedente prima nel mondo, sempre con nome armonioso, "Harmony of the Seas" di circa 2000 t.s.l. ed è capace di portare a spasso circa 6500 passeggeri oltre ad un migliaio e mezzo di equipaggio. La corsa al gigantismo navale crocieristico non conosce soste da circa 40 anni. L'attività è in continua espansione e le navi da crociera in giro che superano le 120.000 t.s.l. sono oltre 50, in numero superiore alle navi di linea dei tempi d'oro. La crociera non è più un sogno per pochi fortunati ma sempre più un diversivo di massa. L'attrazione per un'esperienza di crociera è forte, contagiosa; molti si vantano di averne fatto un gran numero e sono felici di ritrovarsi in tanti, sempre di più, a zozzo per i mari.

Più siamo numerosi più siamo felici sembra la molla, la leva a spingere sempre più gente a navigare navi sempre più grandi, più maestose. Non mancano occasioni per fare commenti sull'estetica di questi colossi marini, sulle loro qualità marine, sul ruolo ed il significato di approcci dissacranti a luoghi storici come Venezia o altri, che evocano anche motivi etici. I pareri in merito non sono sempre univoci, talvolta riescono conflittuali, divergenti ed in ogni caso finiscono per suscitare legittime perplessità. Posizioni scettiche non mancano tra esperti di navi che spesso vedono "scatoloni informi" vagare sulle distese marine in modo goffo, privi di eleganza e con riserve sulla sicurezza in casi di eventuali, possibili gravi emergenze. Spesso mi son trovato a discutere con amici ben navigati di tali aspetti e per avere un riferimento autorevole ho pensato di chiedere lumi ad un personaggio che ha sempre avuto una particolare sensibilità per il mare e le attività connesse, e che in altri tempi ha dedicato un poema proprio ad un colosso del mare, la "Great Eastern", voglio dire Victor Hugo. Il poema è Pleine mer (mare aperto) e fa parte della "Legende des siecles" del 1859.

VICTOR HUGO: SCRITTORE, POETA, POLITICO

Nella sua sterminata e varia produzione letteraria spicca la trilogia delle tre lotte dell'uomo: la lotta nella dimensione religiosa, la lotta nella società, la lotta nella natura. Questi tre conflitti derivano da precise necessità, da bisogni:

il bisogno della fede, da cui il tempio o la chiesa con il destino o ananke dei suoi dogmi; il bisogno di fare, di realizzare da cui la città con l'ananke delle sue leggi; il bisogno di vivere da cui l'aratro, la nave con l'ananke delle cose, dei fatti.

Victor Hugo affronta queste tre lotte nei romanzi: Notre Dame de Paris (1831); Les Misérables (1862); Les Travailleurs de la Mer (1866). Nelle sue lotte l'uomo si trova spesso al cospetto di un elemento che incute timore, che esige rispetto, che non perdona imprudenze o distrazioni di sorta: il mare, con il vento che soffia e ulula in gravi rimbombi, in un "bubbolio lontano" e che genera onde virulenti le quali si infrangono sugli scogli o si abbattono maestose sulla nave inerme! "Oh! combien de marins, combien de capitains..." partiti gioiosi su un buio Oceano ma finiti in fondo al mare dal quale non fanno più ritorno, esclama sgomento il Poeta! E a Victor Hugo sembra far eco Paul Valéry "Le vent se leve...Il faut tenter de vivre."(Si alza il vento...Bisogna tentare di vivere) per significare che a mare bisogna essere sempre vigili e attivi per non soccombere. Victor Hugo non si limita a descrivere scene e situazioni di mare, di ambiente, di sentimenti... ma accompagna la prosa letteraria con considerazioni filosofiche, con riferimenti scientifici, talvolta impegnativi ma sempre finalizzati a fornire un quadro ricco e completo del lungo cammino dell'uomo dalle tenebre più profonde agli ideali più nobili. In questa visione Virgilio e Dante sono considerati due maestri autorevoli. Ed i suoi messaggi riescono tanto più chiari e significativi quanto più si tiene conto della sua sofferta, complessa e totale personalità.

In questi giorni tristi per il devastante, incredibile incendio della cattedrale di Notre-Dame de Paris, dovuto forse a qualche forma di leggerezza sempre più diffuse, ho notato che anche la gente comune conosceva Victor Hugo come autore del romanzo dello stesso nome. E poi tutti i giornali hanno riportato la frase contenuta nel Cap. IV del decimo libro del romanzo: " il y avait une grande flamme..." associando al passo una profezia sull'incendio del simbolo di Parigi, ove invece è tutt'altra cosa. Piuttosto Hugo denuncia con forza lo scempio continuo di una bella chiesa che già in origine non era più romanica e non ancora gotica. La conoscenza diffusa di Notre-Dame penso sia dovuta più al film che alla lettura del romanzo, peraltro poco agevole ai giorni nostri. Il film riesce ad esprimere con molta efficacia il coacervo di sentimenti dei principali

protagonisti che si snodano sempre in un'unica direzione e non sono mai ricambiati, sia quando sono nobili sia quando sono abietti. In questo si possono notare tratti autobiografici del giovane Hugo che aveva già sperimentato una vita turbolenta, drammatica per la sorte tragica di alcuni membri della famiglia. Emerge ancora nel romanzo quel manifesto espresso nella recente, lunga premessa al Cromwell, del ruolo della letteratura nella cultura e nella civiltà di ogni tempo con i suoi vari stili e finalità, da cui si approda al fiorento romanticismo. Il movimento romantico trova nel giovane Hugo il suo profeta, il suo riferimento, l'esponente che meglio esprime ansie ed aspirazioni in un mondo in cui razionalismo e sentimento vogliono cercare, devono trovare un equilibrio più armonico, più dinamico, più creativo.

ESILIO A GUERNESEY

Victor Hugo trova sempre spunti, motivi per esaltare l'impegno dell'uomo nelle condizioni più scabrose, più difficili ed il mare propone fatti, simboli, analogie, metafore per descrivere situazioni di paure, di angoscia, di pericoli disseminati sul duro, aspro cammino dei singoli individui di una comunità. Quando per motivi politici il poeta approda all'esilio di Guernesey, isola severa e dolce, ove vive un nobile piccolo popolo di mare, il poeta trova le condizioni mentali e spirituali per osservare e studiare l'opera e la psicologia di una comunità di pescatori legati ad una tradizione viva ed in perfetta armonia con il tipico ambiente marino. Per descrivere, per dipingere la scena, Victor sfodera il sapere scientifico della sua formazione al Politecnico. Qui l'uomo si trova a lottare con il mare, i venti, le maree; deve imparare a conoscere bene tutti i segreti meteomarini per ritrovare il porto, la meta. Ma talvolta è chiamato a sfide immani. Il protagonista del romanzo, il giovane marino Gilliat, per aspirare a sposare la bella Dérichette, deve recuperare la macchina a vapore della nave Durande che è finita sugli scogli. E' povero ma è un "pilota vero perché sa navigare sul fondo del mare". L'esuberanza, il coraggio rendono il giovane temerario al punto di affrontare una piovra gigantesca che si pone sulla sua via. Il pericolo, il "mostro" in qualche forma è lì sempre in agguato. Sono topoi, punti che inducono l'autore a riflessioni filosofiche varie ed interessanti. "Niente può eguagliare la timidezza dell'ignoranza se non la sua temerarietà. Quando l'ignoranza si mette a osare ha in sé una bussola. Questa bussola è l'intuizione del vero, talvolta più chiaro in uno spirito semplice che in uno complicato. Ignorare invita a scrutare. L'ignoranza è creatività e la creatività curiosa è una forza. Sapere sconcerta talvolta e spesso sconsiglia. Gama, sapiente, sarebbe stato incerto di fronte al Capo delle Tempeste. Se Cristoforo Colombo fosse stato un buon cosmografo non avrebbe scoperto l'America"... "Ma questi casi sono l'eccezione; e ciò non toglie nulla alla scienza

che resta la regola. L'ignorante può trovare, solo il sapiente inventa." Dalla sua travagliata esperienza personale, connotata da un orgoglio smisurato che lo porta per due volte a rifiutare la "grazia" di Napoleone III e restare in Guernesey fino alla sconfitta di Sedan (1870), nella lotta della gente semplice con la natura, proiettata nell'universo più ampio dell'umanità intera Victor Hugo scorge e denuncia i sentimenti di solitudine, di emarginazione, di ingiustizia, di senso della vita, di religiosità. Gilliat combatte e vince contro il vento, le correnti, le maree, la tempesta; affronta la piovra armato solo con un coltello ma riesce ad eludere i tentacoli con le ventose ed affondare la lama sulla testa del mostro, unico punto debole, che si affloscia privo di vita. Il giovane recupera la macchina a vapore, pensa di coronare il suo sogno ma... viene a scoprire che la Dérichette amoreggia con un pastore protestante, Ebénezer. Ne prende atto, fa da testimone alle nozze dei due, ritorna sugli scogli da dove vede la nave con gli sposi allontanarsi e sparire all'orizzonte mentre l'acqua della marea montante lo sommerge. Gli occhi di Gilliat restano fissi sul punto che svanisce, l'acqua sale, sale... e rimane solo il mare buio!

PLEINE MER (MARE APERTO)

Mentre Victor Hugo meditava sui sentimenti semplici dei poveri pescatori di Guernesey nella vicina Albione veniva progettata e costruita la nave gigante "Great Eastern". Varata nel 1858 essa era propulsa con due ruote a pale ed un'elica, oltre alle vele, ed era stata concepita dal geniale ingegnere Isambard Kingdom Brunel per trasportare 4000 passeggeri. Si doveva chiamare "Leviathan" ma poi si optò per il nome citato. Essa si rivelò subito un disastro finanziario per il celebre costruttore John Scott Russell; riuscì a trasportare non più di 500 passeggeri in un viaggio; ebbe uno scoppio di una caldaia ed una ruota a pale fu divelta in una burrasca. Fu causa della fine di un ancor giovane Brunel, oberato dal lavoro assiduo per risolvere i numerosi problemi tecnici e finanziari, il quale non riuscì a vedere la sua nave adibita a posare cavi oceanici. Solo alla fine del secolo le stazze delle navi HMS Oceanic e Celtic si avvicinarono alle sue dimensioni.

Victor Hugo aveva avuto notizia della Great Eastern dal "The Illustrated London News" del 6 febbraio 1858 ove il nome della nave Leviathàn appariva in una pagina a caratteri cubitali. Il nome ha origine biblica e significato di potenza. In Tommaso è anche demone mentre in T. Hobbes assume il significato di potere assoluto dello Stato. Hugo tende verso significati più negativi. Quindi questa nave enorme con sette alberi e cinque fumaioli, con sui fianchi due grandi ruote a pale è un oggetto che incute paura. Il mare, le onde sono ansiosi di fare la sua conoscenza. Le sue macchine misteriose creano vortici di schiuma con rumori cupi che rendono tristi gli oceani. Le onde lunghe creano beccheggi che

“appena lasciano vedere la parola ad una luce sbiadita “LEVIATHAN”; poi essa si perde nelle acque profonde. Tutto fu. Leviathàn: è là tutto il vecchio mondo, aperto e smisurato nella sua bruttezza di belva. Leviathàn; è là tutto il passato: grandezza e orrore.” Il Tamigi ha visto un mostro scivolare nelle sue acque, una Babele dei mari, con il suo albero maestro più alto del duomo di S. Paul. Le onde temono il passante scomodo, mentre il mare lungo freme per il ronzio dei metalli delle sue strutture. Il fumo emesso rende scura l’aria, la sua ombra umilia le altre navi, molti porti non sono in grado di riceverla. Le sue attrezzature evocano sinistri confronti, vortici si scavano sotto la chiglia; chi conosce l’Etna pensa che la nave sia la montagna errante. E con tristezza che l’odio sembri affine a tal cupo vascello. Antiche piaghe si riaprono, l’umanità si divide in generi lacerati. Il vento dell’infinito ha scemato il livello etico dando spazio ai sodomiti. L’uomo si confronta con l’eterno; egli manca al presente. L’oceano è un deserto; non una vela lontana, non una barca sull’onda ove il gabbiano vede un Leviathan provare la silhoutte, o forse l’uomo ridotto come un fogliame ingiallito si è ritirato nell’ombra? Si è spento? Solo il flusso e riflusso va, viene, passa e ripassa. Se l’occhio vuol ritrovare l’uomo assente nello spazio e guarda in basso non vede niente; guardare allora il alto. Senza dubbio un Victor Hugo molto severo, costernato e perplesso di fronte a una novità come il Great Eastern; e quando scriveva tali considerazioni il gigante del mare non aveva ancora subito le sventure più gravi, accennate sopra.

Un’estensione delle riflessioni di Victor Hugo alle attuali mega navi da crociera diventa soggettiva per forza di cose. Ma va notato che gli aspetti economici sono floridi e che i crocieristi non si pongono problemi di ordine filosofico o di ordine estetico o di ordine etico né di ordine letterario. Vivono la loro felicità e questo basta; non c’è bisogno di un Orazio che ricordi: “carpe diem”, magari ballando a piedi nudi! Non vi è un nome dietro il progetto di una nave da crociera, come vi era Brunel dietro il Leviathan, ma solo computer che implementano il disegno della silhouette e dunque manca l’elemento drammatico e poetico.

Silvestro Sannino, aprile 2019

NON SOLO IL BANCO DI NAPOLI.

Nel ricostruire la vicenda del Banco di Napoli ritengo che Tobia Costagliola non debba giustificare il suo operato né le sue idee sul Regno delle Due Sicilie. La storia, intesa come indagine per una migliore conoscenza, non può, non deve avere vincoli di alcun genere. Ma i fatti non riguardano solo il Banco di Napoli; Francesco Saverio Nitti, economista di razza e Presidente del Consiglio subito dopo la I Guerra Mondiale, faceva rilevare che, al 1860, il valore monetario in circolazione del Regno delle Due Sicilie era più della metà di quello di tutti gli

altri stati d'Italia, tesoro assorbito poi con la "cura" unitaria. Dopo la venuta di Peppino da Nizza e fino al 1920 dall'Italia meridionale emigrarono circa 15 milioni di persone. Erano tutti briganti? Qualche spiegazione storica non farebbe male. Accade poi che certi periodi storici vengono eliminati dalla storia. Non avvenne solo con Napoli o la Toscana o lo Stato Pontificio; l'Italia fascista annullò l'Italia post unità; dopo la seconda Guerra Mondiale fu cancellato dalla storia il ventennio fascista perché Mussolini era "cattivo" e si era messo a giocare con la guerra (e tutti gli altri italiani?); più di quattro decenni della Prima Repubblica videro all'opera uomini che si erano formati nel vituperato "ventennio" e che seppero realizzare solo il "boom economico" degli anni '50/60 ed una Italia tra le prime nel mondo in campo industriale; poi si pensò di buttare a mare anche quel periodo col distruggere i più importanti partiti politici e mentre ancora ci si guardava attorno ecco arrivare quelli della "terza repubblica" che hanno fatto "tabula rasa" di tutto il precedente ed hanno assicurato felicità, benessere, soldi e lavoro per tutti, e tante altre cose. Altro che "socialismo reale" di fresca memoria. Proprio di recente uno di loro ha detto di non essere ancora Napoleone, magari le "petit" per dirla con Victor Hugo, ma ci manca poco! E quindi stiano tranquilli gli uomini e le donne ansiose!

(Silvestro Sannino)

ATENA NEWS

Ai Soci ed Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Desideriamo invitarvi agli eventi promossi da ATENA che si terranno nel corso del prossimo mese di maggio, con una intensa programmazione di seminari e conferenze.

SEMINARI DI AGGIORNAMENTO TECNICO

NORMATIVE INTERNAZIONALI CHE STANNO ENTRANDO IN VIGORE

Nel programma di proposte di seminari di aggiornamento sulla entrata in vigore di convenzioni internazionali, che grandemente influenzano l'esercizio delle navi, dopo il seminario relativo al recycling delle navi ed a quello sul Fuel Sulphur Cap 2020, ATENA e DITEN propongono un seminario che riguarda il trattamento delle acque di zavorra, una normativa trattata in diverse occasioni ma che presenta ancora una implementazione difficoltosa.

LUNEDI' 6 MAGGIO, ORE 16:00 – 18:00

LA CONVENZIONE IMO SUL TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA

Un'altra scadenza prossima

La convenzione IMO sul trattamento delle acque di zavorra è entrata in vigore nel settembre 2017, ed una moratoria di due anni è stata concessa. Il periodo transitorio sta dunque esaurendosi, ma esiste tuttora un considerevole numero di navi che non sono ancora rispondenti alla convenzione. La scelta e l'installazione dell'impianto di trattamento della zavorra presenta tuttora motivi di incertezza nell'ambito di soluzioni operative diverse.

L'argomento è stato trattato da ATENA sin dal seminario organizzato nel 2007 e più recentemente con la presentazione di progetti di navi B-free.

Nel seminario in programma verrà illustrata la situazione attuale, sia per quanto riguarda l'offerta di sistemi rispondenti alle normative presenti sul mercato, sia per quanto riguarda gli aspetti legati all'installazione e la gestione di questi impianti a bordo.

Relatore: ing. Vincenzo Farinetti

Con interventi da parte dell'armamento e da parte di installatori di impianti
SEMINARI DEL CORSO PROFESSIONALIZZANTE GESTIONE TECNICA
E COMMERCIALE DELLA NAVE

MERCOLEDI' 8 MAGGIO , ORE 16:00 – 18:00

VETTING E ISPEZIONI NAVI

Contratti di noleggio e clausole di ispezione

Il database SIRE

Relatore Ing. Marco Leveratto

VENERDI' 10 MAGGIO, ORE 10:00 – 12:00

ECONOMIA GESTIONALE:

REDDITIVITÀ DEGLI INVESTIMENTI IN RELAZIONE ALLE DIVERSE
SOLUZIONI TECNICHE

Scelte di investimento

Relatore Dott. Fabrizio Vettosi

MERCOLEDI' 15 MAGGIO , ORE 16:00 – 18:00

INTERVENTI DI GRANDI RIPARAZIONI NAVALI, GRANDI
TRASFORMAZIONI

Case study di recenti interventi

Relatore Ing. Pietro Lauro

VENERDI' 17 MAGGIO, ORE 10:00 – 12:00

L'ESERCIZIO DELLA PROFESSIONE DI INGEGNERE. IL RUOLO DELL'ORDINE DEGLI INGEGNERI

Principi e responsabilità nello svolgimento della professione

Relatore Ing. Felice Lombardo

MERCOLEDI' 22 MAGGIO , ORE 16:00 – 18:00

VENERDI' 24 MAGGIO, ORE 10:00 – 12:00

INTERMEDIAZIONE BROKERISTICA NAVALE

Il mercato internazionale del noleggio

Clausole e obblighi

Relatore Dott. Ennio Palmesino

I seminari in questione si terranno, come di consueto, nell' Aula A2 del Polo Navale del DITEN, Villa Cambiaso, Via Montallegro,1, Genova.

Per altre informazioni: genova@atenanazionale.it

LIBRI, MOSTRE, EVENTI

Storia dei Mediterranei dal tardo medioevo al 1870

Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi Mercoledì 8 maggio 2019 dalle ore 18:30 alle 20:30min via del Vantaggio, 19, 00186 Roma

per la presentazione del nuovo volume Storia dei Mediterranei dal tardo medioevo al 1870 Ed. Edizioni di Storia e Studi Sociali

Saranno presenti fra gli autori

Massimo Cultraro, ricercatore CNR Catania e docente unipa

Flavio Enei, direttore Museo della Navigazione Antica di Santa Severa

Carlo Ruta, saggista e storico del Mediterraneo

<https://www.facebook.com/events/309700106342504/>

Tredici studiosi di alto profilo, italiani ed esteri, trattano di una vicenda lunga, dall'antichità all'età moderna, indagandola con metodologie avanzate e innovative. Essi cercano di interpretare le ragioni e i progetti di civiltà di un mondo che in realtà è un insieme di mondi, di un Mediterraneo che è la somma sorprendente di tanti Mediterranei. Ne esce uno scandaglio inedito lungo la storia dei popoli, attraversato da percorsi di tipo interdisciplinare, che intendono fare pienamente i conti con i bisogni di conoscenza del nostro tempo. La vicenda dei popoli mediterranei raccontata da prospettive inusuali. È il progetto inaugurato da Edizioni di storia e studi sociali con il primo volume della Storia

dei Mediterranei, che ha suscitato un interesse inaspettato, in Italia e all'estero. È la ricerca, pluridisciplinare, di nuovi paradigmi storiografici, che sottopongono a una serrata ricognizione un Mediterraneo dagli orizzonti aperti, mosso da progetti di civilizzazione e culture, materiali e intellettuali, che hanno esercitato spinte e influenze decisive nella storia umana. E sull'onda di questo inizio fecondo è in fase di uscita il secondo volume dell'opera, dedicato a Popoli, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870. In questo nuovo libro, di circa 500 pagine, che si dipana dalle fratture storiche che aprirono alla modernità, vengono passate al vaglio aspetti determinanti di questo periodo lungo, con un serrato scandaglio di aspetti spesso scarsamente presenti negli esiti delle storiografie novecentesche. Si pensi ai rapporti tortuosi ma spesso anche fecondi tra mondi religiosi, alle zone d'ombra e di mediazione nei rapporti tra Occidente e Oriente, alle comunicazioni travagliate e tuttavia non secondari tra l'Europa e la sponda africana. Si pensi, poi, alle vicissitudini delle tecniche nautiche, dalla bussola alla macchina a vapore, passando per l'ancora, e ai modi in cui l'Europa occidentale, dopo le grandi scoperte del XV e XVI secolo, andò inventando, modellando e stabilizzando le «sue» Americhe. Si tratta in sostanza di percorsi obliqui, ricchi di prospettiva, che tendono a slargare l'orizzonte degli studi, con il contributo di un team di storici e archeologi di profilo altissimo, di vari Paesi.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

DON GIANNI BAGET BOZZO TRA MISTICA E POLITICA

Lunedì 6 maggio 2019, Sala del Munizionario, PALAZZO DUCALE

DON GIANNI BAGET BOZZO TRA MISTICA E POLITICA, questo il titolo dell'incontro promosso da Centro culturale Gianni Baget Bozzo e col patrocinio del Comune di Genova per lunedì 6 maggio 2019, nella Sala del Munizionario di Palazzo Ducale a Genova.

“Con questo incontro” dice il Prof. Patrizio Odetti presidente del Centro, con la stima e l'affetto che lo legano alla persona dell'intellettuale cattolico, “vogliamo ricordare a dieci anni dalla sua morte, la figura straordinaria di don Gianni, come confidenzialmente lo chiama chi gli è stato vicino e ne ha seguito il magistero, che ha saputo lasciare un'impronta particolarissima e universale nella storia individuale di molte persone, nella storia di Genova e, certamente, nella storia nazionale.”

Il convegno si articola in due sessioni: la mattina sarà dedicata alla dimensione mistica della figura di Don Baget Bozzo con interventi di xx

Il pomeriggio è dedicato alla attività politica con interventi di xx

Il Centro culturale Gianni Baget Bozzo, ha preso vita poco dopo la sua morte, con l'obiettivo di far conoscere l'opera del sacerdote cattolico savonese.

L'obiettivo è quello diraccogliere col tempo tutti i documenti della lunga e fecondissima produzione e metterli a disposizione, sul sito internet www.giannibagetbozzo.it di chi voglia approfondire il suo pensiero in campo religioso, culturale e politico.

Alla fine del suo libro "Vocazione" (1982) don Gianni scriveva: "Ciò che ho voluto dire non è quello di aver vissuto un'avventura straordinaria, ma semmai di aver vissuto in modo singolare una realtà comune. Dio corre sulle strade di ogni uomo, è impossibile non incontrarlo, anche se è difficile accompagnarlo.... Dio è un seduttore: ciò è stato detto solennemente da Geremia, ma era del resto implicito in tanti miti antichi, certo non privi di una loro sapienza mistica.

Chiunque è entrato nella sua strada ha perso il proprio mondo.

Certamente lo ha rimpianto. Ma se ha giocato lealmente (e Dio è un giocatore leale) riesce a vedere il gioco di Dio. Che è la stessa cosa della vita."

A distanza di dieci anni dalla sua morte e a oltre 35 anni dalle pagine del libro, le sue parole sembrano non perdere il fascino della prima lettura e mantengono la loro capacità di scavare nel profondo di chi legge. A molte persone don Gianni ha aperto la mente e il cuore, ha permesso di leggere la verità dentro a sé stessi e a proseguire nel difficile cammino della vita.

Ugualmente, con la lucidità che soltanto lo Spirito può concedere affermava che "L'Occidente come civiltà è in crisi; ma questa crisi sta aprendo una novità da tempo attesa, come la hegeliana nottola di Minerva che si alza sul far della sera. I tempi della ricostituzione, sulla base dello stato di emergenza dell'identità occidentale, non sono prevedibili, ma una cosa è certa: la crisi permanente in cui l'Occidente ha sempre versato, oggi sta riacquistando coloriture rosso sangue, troppo evidenti per poterle nascondere..."(2006) e "con la crisi della società globale emergono gli stati nazionali. L'Europa stessa riesce ad affrontare la crisi ricorrendo all'unica categoria esistente, che è l'interesse nazionale. ...(2009) "Il Papa potrà, nel tempo, e secondo alcuni passaggi certamente imprevedibili, ridefinire l'identità della Cristianità e con essa, quella dell'Occidente. La salvezza verrà, ancora una volta, dall'imprevisto storico. E riguarderà tutti noi occidentali. " (2006).

Un pensiero che travalica la semplice razionalità e arriva a intuizioni inaspettate e imprevedibili, che aprono scenari sul futuro della nostra storia. Ancora ora.

Gli scritti di don Gianni sono un legato prezioso, ancora troppo poco capito e valorizzato.

Ufficio Stampa

Carla Viale

Cell 335 7239377 *vialecarla46@gmail.com*

LEONARDO E IL MARE AL GALATA

-

Dal 2 maggio al 2 giugno presso la Galleria delle Esposizioni la rassegna d'arte contemporanea "Codici Leonardo...Un Mare di Invenzioni", curata da PierLuigi Luise che ha elaborato il progetto con il Circolo "Amici nell'arte" e con il critico d'arte Francesca Bogliolo. Direzione Tecnica di Mario Fantaccione.

All' inaugurazione, venerdì 2 maggio ore 17.30 ad ingresso libero saranno presenti oltre agli artisti e i curatori, la Direzione del Museo, e qualche rappresentante della amministrazione comunale.

20 circa gli artisti di ogni stile e tendenza sia italiani che stranieri sono stati invitati ad elaborare, secondo il proprio stile personale, una riflessione, un pensiero uno schizzo, un'invenzione del genio italiano, con un approfondimento specifico per quando riguarda "Leonardo e il mare".

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

Italy and the Indian Ocean Rim Association

**La Blue Economy al centro del dialogo tra Italia e Paesi dell'Oceano Indiano
Federazione del Mare ospita la riunione preparatoria della
Round Table del 17 maggio a Roma**

Il 17 maggio si terrà a Roma la Tavola Rotonda "Italy and the Indian Ocean Rim Association (IORA). Blue Economy as an opportunity to develop stronger cooperation in the Mediterranean and the Indian Ocean", organizzata dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale in collaborazione con la presidenza sudafricana di IORA e con il supporto della Federazione del Mare, in rappresentanza del cluster marittimo italiano.

A tal fine, il 29 aprile la Federazione del Mare ha organizzato una riunione di coordinamento alla quale sono intervenuti rappresentanti della Federazione del Mare, del MAECI e delle Ambasciate in Italia di Bangladesh, Emirati Arabi Uniti, India, Indonesia, Iran, Madagascar, Malaysia, Sri Lanka e Sud Africa.

L'evento del 17 maggio si inserisce nel programma di EXCO 2019, prima fiera internazionale dedicata alla cooperazione, ed è finalizzato a favorire i contatti tra l'Italia e gli Stati IORA e, naturalmente il cluster marittimo italiano, sulle principali tematiche della Blue Economy quali: pesca e acquacoltura, energie oceaniche rinnovabili, porti e spedizioni marittime, ricerca sviluppo in biologia marina, turismo e sviluppo delle comunità costiere.

Roma, 29 aprile 2019

IORA - Indian Ocean Rim Association, è un'organizzazione intergovernativa costituita nel 1997, a cui oggi aderiscono 22 stati membri e 9 dialogue partner. (<https://www.iora.int/en/about/about-iora>). Data la crescente importanza dell'Oceano Indiano nel commercio marittimo mondiale - ove si concentra un terzo del traffico marittimo mondiale, due terzi dei traffici di carichi secchi alla rinfusa e un terzo di quelli petroliferi nonché circa la metà dei traffici mondiali con navi portacontenitori – le priorità che IORA ha identificato sono strettamente legate alla blue economy: pesca e acquacoltura; energia oceanica rinnovabile; porti marittimi e shipping; idrocarburi offshore e minerali per fondali marini; biotecnologie marine, ricerca e sviluppo, turismo. Il Segretariato di IORA è ospitato dal governo della Repubblica di Mauritius.
FEDERAZIONE DEL MARE - Carlo Lombardi - Tel: 06-674.81.401 – segretariato@federazioneidelmare.it

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

28 giugno Shipbroker and Shipagents Dinner

Venerdì 28 giugno 2019 Shipbrokers and Shipagents Dinner uno degli eventi più importanti nel panorama mondiale della logistica e della portualità. Ogni due anni questa manifestazione concentra a Genova, capitale dello shipping italiano, i rappresentanti del comparto marittimo internazionale per un'intera settimana, creando opportunità di incontro per i manager del settore.

Target

Armatori, shipmanager, agenti marittimi, mediatori marittimi, spedizionieri, avvocati, assicuratori, trader, terminal operator, fornitori di servizi portuali, banche, noleggiatori, fornitori navali.

GENOVA FOCUS ON

Le dinamiche economiche e marittime del Mediterraneo, tra Europa e Cina. Dove si colloca l'Italia e Genova e quali opportunità di sviluppo in una BRI a doppio senso di marcia?

Lunedì 13 maggio, pomeriggio, Salone di Rappresentanza – Palazzo Tursi

fine