

25 DL NEWS 2019 VOL XIII

**DL NEWS**                      **2 settembre 2019**

**Mensile telematico di terra e di mare**

**DATE DA RICORDARE**

**Salone Nautico Genova dal 19 settembre**

**Premio San Giorgio Genova 26 ottobre**

**Might God save all of us too**

Si parla tanto di "nuovo Governo" ma non ho ben capito cosa c'è di nuovo-anzi, a mio avviso c'è tanto di vecchio; somiglia a dir poco ad un povero accattone, stanco, mezzo sciancato, goffo nella sua avarizia e ancora voglioso di danaro dalla cui dipendenza non riesce ad uscire e ne vuole ancora di più. Mi sento come una che sia capitata in una decrepita stanza abbandonata, piena di ragnatele e di ragni appiccicati morti vicino... Bah, chissà perchè, politicamente parlando, mi sento subdolamente turlupinata....Ma, in fondo, io non ne capisco niente di (politica?).

**Che dire, God save the Queen! Might God save all of us too.**

**Anna Bartiromo**

## LA PROLIFICAZIONE DI ALLARMI CHE DISTRAGGONO E COMPLICANO LA VITA DEL PERSONALE DI GUARDIA

“Ponti di comando tecnologicamente sempre più avanzati che dovrebbero garantire una condotta della nave e della navigazione più affidabile e sicura in realtà rappresentano anche un proliferare di allarmi che distraggono e complicano la vita del personale di guardia.”

E' questo in sintesi il risultato a cui arriva uno studio condotto dal Shipowners' Club affiancato dal Dipartimento di Psicologia della Royal Holloway University di Londra portato avanti per circa due anni con la collaborazione di parecchi media dell'industria dello shipping, la UK Chamber of Shipping, Intermanager, ISWAN e pubblicato su Marine Insurance P&I Club News del 5 Agosto scorso.

Un'indagine condotta per mezzo di un dettagliato questionario su un vasto campionario di “addetti ai lavori” per la maggior parte comandanti (oltre il 46%) ma anche ufficiali e marinai abilitati alla guardia sul ponte imbarcati sui più svariati tipi di navi, dalla moderna nave passeggeri alla draga.

Alla prima domanda se i falsi allarmi rappresentano un problema e se gli allarmi siano graduati per allertare situazioni di diverso pericolo l'89% degli intervistati, con diversa incisività, li considera un pericolo, il 66% di essi denuncia inoltre che spesso non sono facilmente individuabili e il 53% afferma che gli allarmi sonori non sono graduati per rappresentare diversi livelli o tipologia di pericolo.

**Positivo riscontrare che oltre l'85% afferma di conoscere il sistema allarmi di bordo, la loro posizione e ciò che rappresentano tuttavia nei commenti liberi allegati alle risposte il 50% dei partecipanti esprime frustrazione per il format degli allarmi stessi lamentandosi che il sonoro ha un tono comune a tutti per cui risulta difficile la loro individuazione e/o distinzione .**

**Interessanti e gravi le risposte alla domanda “Gli allarmi che ricorrono più frequentemente sono talvolta tacitati o ignorati e non verificati perchè considerati non prioritari se impegnati in altre attività durante l'esercizio della guardia?” In questo caso il 77% del personale afferma che non vuole essere disturbato durante la guardia sul ponte. Sebbene questa risposta possa essere considerata positiva in senso generico rappresenta anche un pericolo perchè dimostra che l'equipaggio in molti casi non riconosce l'importanza degli allarmi sonori intesi come segnalazione di un' imminente emergenza.**

**Un'altro argomento evidenziato nelle risposte a testo libero è stato quello riguardante la prontezza da parte dell'equipaggio a silenziare gli allarmi senza investigarli a causa della così detta “alarm fatigue” causata dal frequente ripetersi di ingiustificate segnalazioni di emergenze. In questo caso il 45% degli interpellati ha confermato questa pratica evidenziando che è un modus operandi prevalente fra tutti i ranghi del personale di guardia (44% comandanti, 41% primi ufficiali, 48% secondi e 60% terzi ufficiali). Desti anche preoccupazione riscontrare che il 24% dei partecipanti l'indagine hanno dichiarato di non aver mai o raramente interagito con il Bridge Navigational Watch Alarm System di bordo.**

**La sommatoria delle varie risposte al questionario e quelle a testo libero ha evidenziato quattro principali criticità:**

- Alarm fatigue (causato principalmente dal frequente ripetersi di falsi allarmi)**
- Difficoltà nell'identificare gli allarmi (segnali sonori con stesso tono/frequenza)**

- Design talvolta non adeguato del sistema-allarmi del ponte
- La mancanza di un adeguata formazione del personale

Un lavoro coraggioso e utile grazie anche alla genuina collaborazione dei bordi che evidenzia la necessità di migliorare e standardizzare le normative riguardanti la costruzione e l'ergonomia dei sistemi di monitoraggio delle emergenze tenendo sempre ben presente che la tecnologia e i sistemi intelligenti devono nascere dall'originale efficienza umana per aumentarne la stessa perchè le macchine potranno essere delle alleate fondamentali dei lavoratori, a patto che alcuni temi non vengano trascurati, in primis quello della formazione delle risorse umane. Un sistema formativo modellato per dare spazio a materie che sviluppino da un lato agilità, resilienza e flessibilità ; dall'altro skill "innati" negli esseri umani quali appunto la creatività, l'intelligenza emotiva per interagire con i moderni sistemi di gestione del mezzo-nave.

*“La prima regola di ogni tecnologia è che l'automazione applicata ad un'operazione efficiente ne aumenterà l'efficienza. La seconda è che l'automazione applicata ad un'operazione inefficiente ne aumenterà l'inefficienza”.*

*(Bill Gates)*

**Massimo Granieri**

---

**MA QUALE TECNOLOGIA 4.0**  
**QUANDO FORZE MISTERIOSE SI**  
**IMPADRONISCONO DELLA NAVE?**

## Riflessioni di DECIO LUCANO

Negli anni settanta *regnavano i* registratori di rotta, di navigazione e di macchina , e si riempivano rotoloni di carta di data log in macchina ,mentre sul ponte bisognava tenere la documentazione di carta rappresentante le situazioni cinematiche pericolose anticollisione durante il viaggio e consegnarla agli uffici della compagnia . Questa è storia . D'altro canto le migliaia di dati analizzati quanto sono serviti allo sviluppo tecnologico? Operatori e industrie chiedevano una standardizzazione o uniformazione delle apparecchiature per facilitare l'uso delle stesse da parte del personale : in breve *“parlare la stessa lingua “*( the Economist 10 agosto ). Questa è una esigenza che si pone anche oggi, dove sulle grandi navi , crociera soprattutto, un team di persone qualificate (non un uomo solo) dirige la condotta della navigazione in contatto ( responsabilità condivisa? ) con la compagnia . E' l'eterna contrapposizione tra uomo e macchina , non ci fidiamo né dell'uno né dell'altra; la rapsodia degli allarmi ( articolo Granieri ) ha come *leitmotiv* l'interfaccia tra uomo e macchina.

In fondo la storia della nave automata ( automated , autonomous, ) cominciata negli anni cinquanta e sviluppata via via negli anni settanta ha lo scopo di perfezionare questa interfaccia per togliere l'uomo dalla conduzione della nave. La nave diventa un trave , un *ferro* per trasportare merci dal porto A al porto B, infilarsi in uno scalo, anch'esso automatizzato senza personale alle gru o agli ormeggi. Uno scenario che si verifica nei grandi porti europei e asiatici. In mezzo a questo percorso ecco incombere la normativa sulle emissioni del combustibile, la corsa alla costruzione delle navi a propulsione LNG e parzialmente elettriche. Un quadro normativo in itinere , che verrà gestito tra i soggetti del cluster marittimo, la Federazione del Mare .

Senza dimenticare le assicurazioni corpo e merci., e tenendo d'occhio le statistiche dei sinistri marittimi che pubblichiamo più avanti.

## Ed ora chi viene a cena con noi ?

Cominciamo dalla cena del Propeller di Genova il cui programma è qui sotto riportato .

Uno dei relatori ,l'ing. Guido Barbazza, ha scritto e pubblicato nel 2012 un libro , titolo Rewind, che è una prima risposta alla tecnologia 4.0 che sale a bordo della nave.

Una FORZA MISTERIOSA S'IMPADRONISCE DEI MOTORI e a nulla valgono gli allarmi, i comandi , gli interventi manuali: la nave una modernissima portacontainer, andrà ad infrangersi sulla diga foranea del porto. Quale cervello impenetrabile aveva comandato la propulsione? Chi ha installato una intelligenza artificiale , chiamiamola pure intelligenza criminogena, sulla nave uscita dalla fertile immaginazione di Barbazza?

Rewind non è stato scritto a caso, l'autore è uomo "tecnologico" ma con una fantasia e un fiuto speciale che viene da lontano, forse dal Diavolo e l'Acquasanta altro suo libro di misteri.

## Coniugare la tecnologia al mistero non è poi un paradosso.

Penso a Dino Buzzati che nel 1940 scrisse il celebre Il deserto dei tartari inaugurando una vena artistica che faceva leva sul cervello nelle sue straordinarie performances ; con successivi scritti Buzzati dà al cervello una sua autonomia non solo pensante, come oggi si direbbe ( e si lavora per questo ) di un robot, che sostituisce e integra l'intervento umano, che esiste e vive . Un capitolo a parte meriterebbe la fantascienza e

qualche doloroso episodio ( 11 anni fa si suicidava un maestro dell'intelligenza artificiale e non fu il solo).

E' questo lo scenario della generazione digitale 4.0?

Cioè spostando il *cervello* autonomo alla piattaforma con gli algoritmi tutti centrati verso un oggetto, la nave.

Nel 2001 la rivista TTM di cui ricorre il cinquantenario diede vita con l'ing. Marco Veruggio alla sezione robotica marina, non bisogna mai dimenticare la storia, anche se ha solo vent'anni., tanti misteri vengono da lì, da quegli studi ed esperimenti.

A Genova c'è un altro autore che ha dedicato la sua vita all'automazione ( è l'erede dei grandi studiosi e realizzatori dell'automazione) ; è Sandro Stefani che dal suo Il destino di Valeria ben descrive la criminalità attorno alla città fino al suo ultimo Il mio mestiere sono i guai . Dalla tecnologia ci si può aspettare un mare di sorprese e bisogna vincere la paura dell'incognito.

La paura, che in Frankenstein, 1818 , di Mary Shelley è il cuore del romanzo, che due secoli fa ipotizzava il robot costruito dall'uomo, un essere che pensava rispondendo ad una forza misteriosa come nel romanzo di Barbazza, Rewind. Non è materia letteraria ,qui si tratta di cose forti, di rivedere l'organizzazione del lavoro a bordo e a terra, non basta più la Safety Management System dove doveri, etica del servizio si fondono nell'esercizio professionale.

Come un pilastro , lo vedremo qui sotto, non si può fare a meno di sottolineare, quando si invoca la generazione digitale 4.0, il Regolamento internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare, Imo 1972.

I marittimi non sono burattini , questo è chiaro, di conseguenza bisogna prepararli a dialogare col personale di terra ,la formazione è fondamentale ma deve essere canalizzata in una strategia che sia uguale in tutto il nostro Paese.

## Un ministero, una Accademia , una normativa chiara.

Imparare dagli errori degli altri , rendere semplici e affidabili Gps, Ais, Cyber attack, Ecdis , tanti strumenti messi a disposizione per la condotta e la sicurezza della nave.

Sarà questo e altro che affideremo alla nostra nave robot , come scriveva Antonio Fiorentino nel 2001 per cui la logica genetica è inclusa come un pacchetto software nel nostro cervello, e quindi con limitazioni, ecco il nostro robot. Logica, non c'è spazio per approfondire l'argomento, ne riparleremo sul nostro DL NEWS.

Nel delta del Niger nel Golfo di Guinea ci sono decine di relitti di navi che erano scomparse, alcune sequestrate dai pirati ,altre invece sfuggite al controllo della strumentazione come Ais, ecc. Ce ne sono in altre parti del mondo.

Scrivendo Vittorio G.Rossi che “ il mare è ancora quello “ ; in questa affermazione c'è tutto quello che cerchiamo , soprattutto l'uomo, nuovo.

Decio Lucano

---

## ECCO IL MENU' DEL PROPELLER CLUB

### LA TECNOLOGIA 4.0 SALE A BORDO: E LA FORMAZIONE?

Carissimi/e,  
iniziando il nostro nuovo anno sociale, con molto piacere vi invito all'incontro organizzato dal nostro Consigliere, dott. Renato Causa , sul tema:



## La tecnologia 4.0 sale a bordo: e la formazione?

*Certamente le più moderne soluzioni tecnologiche già da tempo stanno imponendo nuove attenzioni nel rispetto delle imposizioni normative e nell'intento di implementare la resa e l'efficienza dei traffici marittimi. Tali attenzioni si stanno concretizzando con connotati sempre più a raffinati, destinati a tenere non solo conto delle imprescindibili esigenze del settore armatoriale e, più in generale, di tutto il cluster marittimo ma anche, e soprattutto, di coloro che operano a bordo.*

*In questa ottica è del tutto evidente come, nell'ambito dei processi tecnologici in itinere, si innesti fortemente il tema della formazione a bordo che, come è ben noto, costituisce uno dei nodi focali per la realizzazione di un piano strategico di sviluppo delle compagnie di navigazione a cui il mondo dello shipping non può e non deve sottrarsi.*

La serata conviviale si terrà giovedì 12 settembre 2019

**Ospiti relatori:**

**Ing. Guido BARBAZZA - Project Director, Marine Power Solutions  
Wartsila Corporation**

**Ing. Giancarlo DUGHERA - Managing Director Cofi Srl**

**Dott. Neil PALOMBA - General Manager Costa Crociere Spa**

**Dott. Eugenio MASSOLO - Presidente Accademia Marina Mercantile  
Italiana - Genova**

**Presentatore e moderatore sarà il Dott. Renato Causa, Consigliere del  
Propeller Club Port of Genoa.**

*[propellergenova@propellerclubs.it](mailto:propellergenova@propellerclubs.it) – tel. 010591793.*

---

## MANNED OR UNMANNED

### La proposta di Flavio Scopinich

*Cari Amici, da "The Medi Telegraph", un interessante articolo sulle problematiche relative alla navigazione autonoma.*

Leggendo l'articolo riportato di seguito e considerando quanto già scritto a suo tempo sul traffico "misto" di navi "Manned" con navi "Unmanned", al fine di aiutare chi naviga a capire se la nave che incrocia è: "Manned" oppure "Unmanned", ritengo utile considerare

l'opportunità di creare (da parte delle autorità), di obbligare le navi "Unmanned" ad avere un particolare segnale Diurno e notturno (alla pari delle navi alla fonda o che non governano), che le possa identificare da lontano, in modo che il comandante che le incrocia, possa regolarsi di conseguenza. Saluti

Flavio SCOPINICH

Casa Ge: 010.69.82.419

Mob. 1 : 389.046.16.01

## 190822 ColReg, RESPONSABILITÀ PER URTO TRA NAVI E NAVIGAZIONE AUTONOMA / L'ANALISI

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati

*Pubblichiamo una parte dell'interessante analisi che si innesta nel discorso che stiamo via via facendo ... dell'avv. Alberto Pasino*

...Come accennato le ColReg rilevano per stabilire la colpa in ipotesi di urto ed è proprio in relazione alla responsabilità per collisioni che la navigazione autonoma pone le criticità maggiori.

Con riguardo alla navigazione autonoma l'identificazione di nuove regole di responsabilità si pone sul piano della politica legislativa, in cui si prospettano essenzialmente tre scenari: (i) responsabilità oggettiva dell'armatore, accompagnata dall'obbligo di adeguata assicurazione del rischio e da un'azione diretta da parte del soggetto danneggiato; (ii) responsabilità oggettiva delle navi autonome; (iii) responsabilità per colpa degli sviluppatori di software e hardware, degli ingegneri di sistema e dei costruttori delle navi autonome.

Questo stesso approccio è ravvisabile nella pubblicistica che affronta il tema della canalizzazione della responsabilità in materia di automobili a guida autonoma, dove non manca chi sostiene che, considerata la capacità di pensiero autonomo dell'intelligenza artificiale, al punto da consentirle di discostarsi dalle regole imposte dal produttore, sia possibile attribuire ai veicoli autonomi personalità giuridica.

La questione, dunque, non è di tecnica, ma di politica legislativa: il richiamo alla colpa della nave contenuto nell'art. 3 Conv. Bruxelles 1910 e il rimando implicito alla dottrina di common law della personificazione della nave e ai suoi possibili corollari (primo tra tutti l'actio in rem), già oggi spiega che in termini tecnici attribuire alla nave personalità giuridica attraverso la fictio è una strada, per quanto distante dalle categorie civilistiche e dalla sensibilità continentale, che è possibile percorrere.

Il tema su cui occorre riflettere è se, oltretutto possibile, un simile passo sia auspicabile.

Occorre cioè chiedersi se abbia senso immaginare l'imputazione di responsabilità ad una nave senza che ciò corrisponda ad una pienezza dell'autonomia, non già e non tanto sotto il profilo navigatorio, quanto piuttosto con riguardo alla canalizzazione verso la nave di ogni interesse ed attività afferente all'esercizio dell'impresa di navigazione. Ciò non ha riscontro nella realtà sociale ed economica odierna e la risposta dovrebbe perciò essere negativa, apparendo allo stato più appropriato canalizzare la responsabilità verso l'armatore che della nave assume l'esercizio.

\* Senior Partner, Zunarelli Studio Legale Associato  
[alberto.pasino@studiozunarelli.com](mailto:alberto.pasino@studiozunarelli.com)

## "International Conference on Optimization and Decision Science",

Sono lieta di annunciarvi che la nostra socia prof.ssa Anna Sciomachen, Coordinatore del Corso di Laurea in "Economia e Management marittimo portuale" dell'Università di Genova, ha organizzato un importante Convegno internazionale, denominata "International Conference on Optimization and Decision Science", che si terrà a Genova dal 4 al 7 al settembre p.v.

Il Convegno, come vedrete dal link <http://www.airoconference.it/ods2019>, è articolato in numerose fasi ed eventi che coinvolgono vari profili del mondo dei trasporti, della portualità e della logistica nei loro aspetti organizzativo-decisionali. Auspicando che possiate partecipare, presenziando a qualche evento di vostro particolare interesse - ed in particolar modo alla Plenary ed alla Tavola Rotonda di Mercoledì 4 Settembre p.v. - invio i più cordiali saluti

**Giorgia Boi** [studiolegaleboi@gmail.com](mailto:studiolegaleboi@gmail.com)  
[propellergenoa@propellerclubs.it](mailto:propellergenoa@propellerclubs.it)

## **Sinistri marittimi , piccoli numeri ma tanti incidenti**

C'è stata una diminuzione complessiva dei sinistri marittimi negli ultimi cinque anni, ma la forza distruttiva di catastrofi naturali e incendi hanno provocato alcuni gravi incidenti. Il dato emerge dallo studio della compagnia assicuratrice Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) del gruppo Allianz. L'indagine analizza il periodo luglio 2013 - luglio 2018 specificando che il 16% del totale in valore dei sinistri marittimi risulta generato da affondamenti e collisioni, incidenti che non includono solo la perdita di navi, ma anche collisioni con infrastrutture portuali e con altre navi. A seguire (13%) ci sono gli incendi e le esplosioni, quindi (12%) i danni alle merci e (12%) i guasti ai macchinari. Il 7% del valore complessivo dei sinistri marittimi è attribuibile ad eventi naturali come le tempeste e il restante 40% ad altre cause.

Allianz Global sottolinea che i rischi legati alla dimensione sempre più grande delle navi e alla crescente concentrazione di merci creano un potenziale di perdite assicurative sempre più ingenti. Inoltre il passaggio graduale ad un più alto tasso di automazione delle attività di trasporto marittimo e di movimentazione dei carichi fa sì che le

perdite determinate da disfunzioni dei sistemi informatici incideranno notevolmente sui sinistri nel trasporto marittimo.

*Fonte Informazioni Marittime*

---

## STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

### “ MOTONAVE ILLIRIA ”

### LA PRIMA “YACHT-LIKE CRUISE SHIP” ITALIANA “/ Quando le navi raccontano

Attualmente il fiorente mercato delle crociere offre alla sua clientela due possibilità: imbarcarsi su una delle tante mega-navi, sempre più enormi e a mio avviso quasi tutte brutte e tozze, che da alcuni anni a questa parte vengono sfornate senza sosta dai vari cantieri specializzati sia in Italia che in Europa che nel resto del mondo industrializzato, oppure optare per unità più piccole, diremo di nicchia, di solito molto lussuose e adibite a itinerari spesso inusuali e particolari che spaziano dalle più esclusive isole e mète del nostro Mediterraneo, ai fiordi norvegesi, ai lontani mari dell’Antartide, alle isole della Sonda, agli angoli più esclusivi dei Caraibi, del Sud America, dell’Oceano Indiano e così via.

Antesignana di questa seconda flotta è stata a suo tempo la nostra “Illiria”, piccola unità dell’ “Adriatica di Navigazione” che può pertanto essere definita come la prima nave italiana “yacht-like cruise ship” della storia della nostra marineria passeggeri. Pertanto, anche se delle navi dell’ “Adriatica” abbiamo già parlato in uno dei precedenti capitoli di questa rassegna, ci sembra giusto ricordarla dedicandole un capitolo a parte.

La motonave “Illiria” arrivò per ultima nell’ambito del piano di potenziamento e rinnovamento del secondo dopoguerra della flotta sociale della compagnia veneziana che portava orgogliosamente il simbolo del leone di San Marco sulle sue ciminiere e sulla sua

bandiera: dopo “Esperia”, “Enotria”, “Messapia”, “Ausonia”, “San Giorgio”, “San Marco”, “Bernina”, “Brennero”, “Stelvio” e infine il traghetto “Appia”, tutte immesse in servizio fra 1949 e 1961, fu appunto la volta dell’ “Illiria”, che nella scelta del nome continuava la tradizione dell’ “Adriatica” di attribuire a volte alle sue unità nomi storici che richiamavano le località scalate dalle sue stesse navi. L’ Illiria è infatti l’antico nome latino della Dalmazia, terra che la vedrà spesso presente nei propri porti fin dall’inizio della sua carriera sui mari. La nave venne varata il 28 aprile 1962 presso il Cantiere Navale Pellegrino di Napoli: scelta inusuale per la compagnia armatrice, che di solito preferiva rivolgersi ad altri committenti, dovuta probabilmente al fatto che tutti gli altri cantieri nazionali erano in quel momento impegnati in altre costruzioni ma anche per potere usufruire degli sgravi fiscali che la Cassa per il Mezzogiorno prevedeva in quegli anni a vantaggio delle costruzioni navali allestite nei cantieri del Sud del Paese. Detto per inciso, tali cantieri, attivi fin dalla metà degli anni Trenta del Novecento, avranno una grande importanza nell’ambito della cantieristica partenopea e campana e collaboreranno anche con le società del gruppo “Finmare”: tanto per citare un altro esempio, nel 1970 costruiranno per la “Tirrenia” il nuovo traghetto ro-ro “La Valletta” destinato ai collegamenti con la Sicilia e Malta e, in anni a noi vicini, una strada di Portici, sua città natale, è stata dedicata al suo fondatore Ciro Pellegrino. L’ “Illiria”, varata con le sovrastrutture già parzialmente allestite, verrà completata in pochi mesi nel settembre di quello stesso 1962 e supererà brillantemente le prove in mare cui verrà avviata, sia nel basso Tirreno che nel Mare Adriatico.

Escluse le due ammiraglie “Ausonia” ed “Esperia” leggermente più grandi, tutte le unità dell’ “Adriatica” erano di dimensioni contenute e perfettamente adatte ad operare spesso in scali poco attrezzati del levante Mediterraneo e intese per potere attraversare senza problemi il Canale di Corinto: con le sue 3.763 t.s.l. l’ “Illiria” non faceva eccezione a questa regola. Lunga poco meno di cento metri e larga 15, a due eliche, era dotata di due motori diesel a 6 cilindri approntati dalla Divisione Grandi Motori della FIAT di Torino, allora molto attiva anche in campo navale, che le consentivano di raggiungere senza problemi una velocità di crociera di 18 nodi.

Quando venne realizzata, l’età d’oro dei collegamenti marittimi stava volgendo al termine: ciò valeva soprattutto per le linee transatlantiche

**ma il fenomeno si stava allargando anche ai collegamenti di cabottaggio dove si stavano imponendo traghetti e altri mezzi a scapito delle navi passeggeri tradizionalmente intese. Andava però sviluppandosi un sempre più crescente mercato crocieristico e si sentiva la necessità di nuovi e veloci collegamenti fra i vari porti del Mediterraneo su quelle linee oggi espletate dai moderni “Cruise-ferries” che conosciamo.**

**L’Illiria tra porti nel circuito turistico , un albergo elegante e raffinato nell’arredamento interno**

Sebbene, quindi, concepita in un primo tempo per sostituire la vecchia “Barletta” su cui ci siamo già soffermati a suo tempo, fin dall’inizio della sua carriera sotto le insegne dell’ “Adriatica” l’ “Illiria” venne adibita ad una linea che aveva tutte le caratteristiche di un vero e proprio circuito turistico che l’avrebbe vista andare e venire stagione dopo stagione fra i porti di Venezia, Trieste, Ancona, e Bari e gli scali adriatici di Zara, Cattaro, Dubrovnik e quelli greci di Corfù, Katakolon per Olympia, Rodi, Creta, Nauplia, Itea e Pireo, il porto di Atene. Gli itinerari potevano variare di viaggio in viaggio, duravano dai 12 ai 15 ai 18 giorni e rispetto a chi effettuava solo tratte parziali dell’itinerario erano sempre più numerosi i passeggeri che compivano tutto il tragitto come fosse una intera crociera alla volta di mete relativamente vicine ma molto interessanti dal punto di vista paesaggistico e storico: ad un certo momento questo tipo di passeggero, non ancora definito crocierista, soppiantò quello puro di linea trovando nell’ “Illiria” una delle unità di punta per questo tipo di vacanza sul mare che avrà negli anni successivi un enorme sviluppo. La nave disponeva di cinque ponti di cui tre a disposizione dei passeggeri: dal più alto a scendere trovavamo il Ponte di Comando dove, immediatamente dietro ai locali di plancia, erano alloggiati gli ufficiali; il Ponte Lido che si apriva sulla prua della nave con un’ampia veranda panoramica seguita dalla grande sala di soggiorno principale circondata da due passeggiate coperte, una a dritta e l’altra a babordo, attrezzate rispettivamente a veranda e giardino d’inverno. Immediatamente dietro alla sala soggiorno si apriva il bar centrale che, tramite un’altra veranda-galleria che correva a fianco dello spazio occupato dal cofano macchine, si raccordava al vestibolo, alla sala gioco e ad una ulteriore veranda aperta sul ponte piscina dotato di ampio lido e solarium fino a poppa. Questo spazio esterno verrà in seguito sacrificato in parte per fare spazio a dieci nuove cabine nell’ambito di una ristrutturazione risalente al 1966: opportunamente, verrà quindi ricavata sopra questa nuova sovrastruttura un nuovo spazio per bagni di sole all’aperto all’uopo denominato Ponte Sole. In origine gli alloggi per i passeggeri prevedevano 52 cabine, poi portate a 62, per un totale di 162 posti. Tutte le cabine, escluse 14 di esse, erano dotate di servizi privati, solo dieci erano interne e, nelle sistemazioni, si andava da quelle di lusso con piccolo soggiorno privato alle altre a due, tre e quattro posti: dotate di letti bassi e letti alti a scomparsa, potevano essere trasformate di giorno in comodi e



confortevoli salottini. Erano quasi tutte concentrate sul Ponte Passeggiata e alcune sul Ponte Lido e sul Ponte Principale, dove era ubicata anche la sala da pranzo capace di 140 coperti. Sotto il Ponte Principale si apriva il Ponte “A”, riservato ai servizi della nave ed agli alloggi dell’equipaggio. Erano presenti a proravia dell’unità anche due bighi di carico e relativa stiva, anche se, visto il suo tipo d’impiego, il traffico merci sarà sempre marginale nell’ambito dell’attività dell’ “Illiria”. Ultimo particolare importante: per il massimo comfort di passeggeri ed equipaggio tutti gli ambienti della nave erano dotati di aria condizionata, cosa ovvia ai giorni nostri ma non ancora diffusa del tutto nei primi anni Sessanta.

Nel complesso l’arredamento della nave, sia nelle cabine che nei locali sociali, era ispirato al gusto tipico delle navi passeggeri italiane dell’epoca: a detta di alcuni aveva qui prevalso uno stile forse eccessivamente semplice e minimalista che però veniva apprezzato dalla clientela, perfettamente a suo agio negli spazi di questa nave, dalle dimensioni piuttosto contenute ma molto ariosi e che sembravano più grandi proprio per la semplicità e l’essenzialità degli arredi interni. Tinte prevalenti l’azzurro, il verde chiaro, l’arancio tenue e il rosa pallido che bene si sposavano con quelli del mare, del cielo e degli orizzonti che la nave avrebbe solcato durante i suoi viaggi-crociera. Mentre le precedenti realizzazioni dell’ “Adriatica” avevano portato le firme di Gustavo Pulitzer Finali o di Nino Zoncada, responsabile della configurazione interna e dell’arredamento della nave fu l’architetto Tullio Rossi che si aggiudicò la commessa per l’ “Illiria” e quella per l’allestimento del quasi coevo traghetto “Appia”, benché fosse più specializzato in campo edilizio ed è oggi ricordato per i tanti progetti di chiese, alberghi ed edilizia popolare che lo videro impegnato con successo nel corso di una lunga attività protrattasi per tanti decenni del Novecento.

Fino al 1975 l’ “Illiria” percorrerà con successo le classiche rotte del Mediterraneo Orientale battute da sempre dalla’ “Adriatica” portando i suoi passeggeri a visitare città e isole interessate a importanti ricordi storici e ricche di grandi attrazioni turistiche. Considerata il panfilo di lusso della flotta, elegante e raffinata, dotata di stabilizzatori antirollio, sarà considerata a ragione l’ideale per trascorrere una comoda e riposante vacanza passando dalla confortevole vita di bordo, allietata da una cucina rinomata e da un servizio di alta classe, all’eccitante esperienza delle visite e delle

**escursioni a terra in località spesso allora non ancora aperte al turismo di massa di oggi.**

**Non erano pochi, in quegli anni, i turisti americani che attraversavano l'Atlantico su uno dei grandi "liners" della "Società Italia" e proseguivano il loro tour marittimo a bordo dell'"Illiria", dove trovavano lo stesso trattamento di alto livello in un clima però più intimo ed esclusivo date le modeste dimensioni della nave.**

Ciononostante, a seguito della ristrutturazione dei servizi marittimi di linea delle società del gruppo “Finmare”, che vedrà nella seconda metà degli anni Settanta del Novecento sparire dai mari tutte o quasi le nostre unità passeggeri, nemmeno l’ “Illiria”, al pari delle sue consorelle dell’ “Adriatica”, sfuggirà a questo destino: forse avrebbe potuto essere salvata ma, nell’ottica delirante che ad un certo momento volle fare tabula rasa di tutto, venne alienata anch’essa e offerta sul mercato. Dove troverà subito un acquirente, nelle vesti della “Blue Aegean Sea Line” del Pireo, una società greca che non le cambiò nome, forse con l’idea di continuare a sfruttarne la popolarità: dopo pochissime modifiche interne la immise in servizio crocieristico fra le isole del Mare Egeo, come una delle unità di punta di quella flotta di navi da crociera elleniche che fino a quel momento erano state in competizione con l’ “Illiria” ma non ne avevano mai eguagliato gli alti standard di servizio, ad eccezione, forse, delle piccole lussuose unità della “Sun Line” degli armatori Keusseoglou, le famose “Stelle” (“Oceanis”, “Maris”, “Solaris”) popolari allora anche da noi. Dopo alcune stagioni passate fra il Pireo, le isole greche di Rodi, Mykonos, Santorini, Creta e gli scali turchi di Izmir e Kusadasi, dal 1982, a seguito di una nuova ristrutturazione che eliminerà il cassero prodiero e adeguerà la nave alle nuove norme di sicurezza nel frattempo intervenute, l’ “Illiria” verrà posizionata in acque più lontane e la troveremo prima nel Baltico, indi attorno alle Isole Britanniche e poi in mari sempre più lontani: Oceano Indiano, Sry Lanka e Singapore. Subirà anche un incaglio in un fiordo nel 1983 ma verrà prontamente riparata nei cantieri norvegesi di Drammen e a metà degli anni Ottanta verrà noleggiata ad un importante tour-operator statunitense, la “Travel Dynamics Inc.” di New York che la adibirà a crociere verso il Canada-San Lorenzo fino ad Ottawa, Quebec City e Montreal e ad altri viaggi lungo le coste atlantiche degli Stati Uniti ed i Caraibi fino a Nassau-Bahamas e San Juan de Puertorico. Apprezzatissima dall’esigente clientela americana e sempre ai primi posti nelle classifiche e nelle preferenze dei crocieristi dell’epoca, la troveremo in Australia a Fremantle nel 1986 in occasione dell’ “America’s Cup” e poi, stavolta noleggiata alla “Salen-Lindblad” oggi leader delle crociere in Antartico, impegnata in alcune crociere al Polo Sud in partenza sia da Darwin e Sydney che da Punta Arenas nel Cile. Nel 1988 i suoi proprietari cambieranno nome in “New Frontier Cruises” ma manterranno la bandiera ellenica alla loro “Illiria”, per passarla a

quella liberiana due anni dopo. La nave continuerà nella sua intensa attività crocieristica e sarà operativa da Miami, in Sud America e di nuovo nelle acque canadesi. Nel 1989, durante la sua seconda stagione in Antartide, verrà in soccorso della nave da crociera argentina “Bahia Paraiso” in grave difficoltà e l’anno successivo sarà totalmente rinnovata negli arredi interni, ristrutturati in uno stile prettamente ellenico che sarà molto apprezzato dalla sua affezionata clientela. Sempre nel 1990 la “New Frontier Cruises” cambierà di nuovo denominazione in “Classical Cruises” e l’“Illiria” tornerà nel Mediterraneo Orientale impegnata nel tradizionale circuito settimanale da Pireo alle isole dell’Egeo e Istanbul. Negli anni successivi la sua attività risentirà della crisi portata dalla Guerra del Golfo e dalla situazione politica del Vicino Oriente nonché dai prodromi di quella crisi nazionale che esploderà in Grecia nel decennio successivo: fatto sta che, dopo un infruttuoso noleggio alla britannica “Saga Holidays”, a metà degli anni Novanta sarà messa nuovamente in vendita. Date le sue quasi perfette condizioni troverà fortunatamente un nuovo acquirente, la “P&O Spice Island Cruises”, un nuovo consorzio appena costituito dalla famosa “Peninsular & Oriental Steam Navigation” di Londra, proprietaria allora della altrettanto nota “Princess Cruises” e da alcuni grandi interessi marittimi asiatici. L’ “Illiria” venne ribattezzata “Bali Sea Dancer” , iscritta nel registro navale indonesiano e, dopo un’ulteriore ristrutturazione interna per renderla più idonea al mercato orientale, venne immessa in servizio a partire dagli ultimi mesi del 1995 nei lontani mari della Sonda, operando in crociere di 3, 4 o 7 giorni fra i porti di Bali, Lombok, Flores e Komodo dove i suoi passeggeri potevano vivere l’emozionante esperienza dell’incontro con il famoso varano, il grande lucertolone dall’aspetto preistorico che vive su quell’isola. La nave venne equipaggiata con opportuni gommoni “zodiac” onde permettere ai propri crocieristi di accedere alle spiagge più remote e inaccessibili e per alcuni anni acquistò una certa fama dovuta anche ai programmi “Fly and Cruise” che porteranno sui suoi ponti tanti clienti provenienti dal Nord Europa e dagli Stati Uniti oltre, ovviamente, agli indonesiani ed ai cinesi abbienti che si potevano permettere quel tipo di vacanza. Nelle brochures del tempo si vede la “Bali Sea Dancer”, ex-“Illiria”, ormeggiata in rade di sogno con spesso sullo sfondo alti vulcani attivi: certamente mete molto esotiche e affascinanti che però nulla potranno fare contro la instabile

situazione politica interna dell'Indonesia che, a seguito di deplorevoli e ripetuti attentati terroristici sempre più frequenti, scoraggerà la clientela internazionale dal prenotare quelle crociere, col risultato che nel 1998 la nave verrà disarmata a Bali e offerta nuovamente in vendita. Anche stavolta troverà subito un nuovo armatore: la compagnia ecuadoriana “Conodras Shopping” che, tramite la sua affiliata “Galapagotours” avrebbe voluto avviarla al nascente mercato crocieristico verso le Isole Galapagos in concorrenza con un'altra società proprietaria della “Ambasador !”, al tempo la ex-jugoslava “Jedinstvo” con cui l’”Illiria” si era già trovata a competere fra le acque di Croazia e Dalmazia ai tempi della sua militanza in “Adriatica”. Purtroppo stavolta il progetto, è il caso di dirlo, non andò in porto perchè la “Bali Sea Dancer”, ribattezzata opportunamente “Galapagos Discoverer”, bruciò rovinosamente, si capovolse e affondò a Balboa-Panama dove si trovava ai lavori il 29 ottobre del 1999, mentre veniva riallestita per questo nuovo impiego. Lì rimase, con lo scafo sott'acqua e le sovrastrutture completamente distrutte, fino al 2001, quando venne rimossa ed affidata ad un vicino cantiere della “Us Navy” per essere demolita.

Si concluse così la carriera sui mari della nostra “Illiria”: una triste fine per una così importante piccola ma grande nave da crociera. La prima del suo genere costruita in Italia e dalla fortunata carriera, dapprima sotto le insegne tricolori e poi su tutti i mari del mondo.

Francesco Pittaluga      Stromboli, 29 agosto 2019

Ingegnere aeronautico Console Associazione “A Compagna”-Genova  
Storico aero-navale

## STORIA E ARCHITETTURA

La Basilica di Santa Maria Assunta e il Ponte  
di Carignano  
di Stefano Briata

Grazie alle Note di Carla Mangini (che sono sempre interessanti), ritengo giusto fornire qualche dettaglio in più al Ponte di Carignano e all'omonima Basilica.

In origine, sul colle di Carignano la Basilica sorse in una zona periferica della città, ancora in buona parte disabitata e occupata da orti e giardini. La sua collocazione urbanistica comportò fin dall'inizio problemi di sistemazione viaria e di collegamento con il centro città. Per risolvere il problema, probabilmente già alla fine del '500, si iniziò a pensare alla costruzione di un ponte che collegasse il colle stesso, con la parte sottostante della città (il centro storico), collegato al colle più basso, quello di Sarzano. Il ponte fu poi realizzato nella prima parte del '700, tra il 1718 e il 1724, da Giovanni Gherardo de Langlade, capitano militare della Repubblica; la struttura, nota come Ponte di Carignano, è costituita da tre ampie arcate che sovrasta la valletta della scomparsa via Madre di Dio, creando una scenografica via d'accesso in asse con la facciata principale della chiesa, superando l'avvallamento del rio Torbido (uno dei tanti torrenti che dall'Appennino scendono in mare).

La costruzione del Ponte ci fu grazie all'interessamento di Domenico Sauli, terzo nipote del fondatore della Basilica; in un primo tempo la progettazione fu affidata al Bassignani, ingegnere bresciano, il quale per l'età avanzata declinò l'impegno suggerendo il nome del suo collaboratore di fiducia, il già citato de Langlade. Come notò l'Alizeri, <<alle rette si preferirono, le linee curve, che chiedevano meno strazio alle case private>>, per cui l'asse stradale non risultò perfettamente rettilineo... In effetti, quando si pensa al Ponte di Carignano, lo si immagina in salita (come in effetti è) e rettilineo, ma in realtà all'improvviso l'asse declina di pochi gradi verso destra poco prima di arrivare alla piazza della Basilica.

Fino agli anni '70 del XX secolo, il Ponte di Carignano si armonizzava bene con la parte sottostante di Via Madre di Dio e il suo centro storico, ma in parte a causa dei bombardamenti Alleati della Seconda guerra mondiale e in parte alla speculazione edilizia, l'area di via Madre di Dio ha cambiato completamente aspetto, con la costruzione di nuovi edifici, che non si armonizzano con i palazzi di via Fieschi, il Ponte stesso, e il colle di Sarzano. Oggi la Basilica è facilmente raggiungibile da via Fieschi, che partendo da piazza Dante conduce all'angolo nord-ovest dell'edificio.

La Basilica fu costruita nel XVI secolo su progetto di Galeazzo Alessi (1530-1572), completata all'interno da Pierre Puget nella seconda metà del '600. In origine era la chiesa gentilizia della famiglia Sauli, innalzata grazie alla volontà testamentaria di Bendinello Sauli quondam Pasquale, del 17 ottobre 1481; in esso si dispose che una parte del patrimonio di Bendinello venisse impiegato dagli eredi per la costruzione di una chiesa dedicata a Maria e ai Santi Fabiano e Sebastiano. La costruzione della Basilica fu resa possibile grazie anche a un multiplo fatto al Banco di San Giorgio. La chiesa doveva rappresentare il fasto e la potenza economica della famiglia Sauli. La posa della prima pietra ci fu nel 1552. L'interminabile cantiere seguì le tumultuose vicende della famiglia Sauli e della città di Genova; quindi, la Basilica è da considerarsi uno dei simboli della grande storia della Superba. L'Alessi seguì la costruzione della fabbrica fino alla sua morte, dedicandovi grande attenzione anche quando si trasferì a Milano, perché chiamato per nuovi edifici da progettare. L'attenzione e la cura dell'Alessi per i lavori di edificazione della Basilica è documentata dal carteggio (pubblicato dal Varni, integrato nel 1987 dalla Saginati) che egli stesso, assente da Genova, tenne con i Sauli e con i capi d'opera della Fabbrica di Carignano. Accanto al nome di Domenico Cantone, primo capo d'opera, al quale solitamente l'Alessi aveva rivolto le sue istruzioni, compaiono nel carteggio anche i nomi dei maestri Domenico e Giacomo Ponsello, Bernardo Spazio e Angelo Doggio.

La struttura architettonica ideata dall'Alessi non ha subito mutamenti o manomissioni fino al '700, quando uno dei quattro lati esterni fu trasformato in ingresso principale, quello che si trova davanti al Ponte; poi, nella seconda metà dell'800 furono aggiunte delle scalinate d'accesso agli altri tre ingressi della chiesa.

Oggi l'abbazia, collegiata, basilica e parrocchia non appartiene più alla famiglia Sauli, bensì ai marchesi Negrotto-Cambiaso-Giustiniani e Cattaneo-Adorno, nella quale permaneva il lascito. Si trattava di una dotazione economica assegnatagli che permetteva il mantenimento della struttura. Fino a qualche anno alcune impalcature erano permanenti e senza di quelle il lascito sarebbe caduto automaticamente. Infatti, si usa il vecchio proverbio genovese "Sembra la chiesa di Carignano" quando si allude a lavori che sembrano non finire mai.

La Basilica ha la pianta a croce greca inserita all'interno di un quadrato, con la cupola centrale che poggia su quattro pilastri, quattro braccia che hanno la volte a botte e quattro vani angolari coperti da cupole minori. Il modello della chiesa di Carignano è collegato a quello a pianta centrale che Bramante aveva progettato all'inizio del '500 per la nuova Basilica di San Pietro a Roma. Secondo gli studiosi di storia dell'architettura è possibile individuare nell'opera dell'Alessi il preciso ricordo di un altro edificio bramantesco, quello della scomparsa chiesa romana dei Santi Celso e Giuliano, e soprattutto le conoscenze delle modifiche imposte alla struttura del San Pietro bramantesco da parte di Antonio da Sangallo il Giovane. L'operazione compiuta dal Sangallo in San Pietro aveva portato ad una semplificazione della struttura precedente basata su di un sistema di cupole. Poi, lo studioso Christof Thoenes aveva notato come <<l'Alessi nel concepire la sua pianta sia partito proprio da questo principio sangallesco, cioè dal sistema delle navate incrociate, anziché da quello delle cupole>>.

Il terrazzo della Basilica presenta una particolarità non sfruttata dal punto di vista culturale e turistico. Esso è rappresentato dai terrazzini corridoi, che, proseguendo lungo la balaustra si giunge alla base del tamburo della cupola, il tutto collegato fra di loro. Fu una geniale trovata dell'Alessi, dato che aveva creato un vero e proprio belvedere panoramico per <<il piacere et comodo in godere di vista lontana che darà a chiunque li capiterà>> (memoriale al Cantone, datato 27 agosto 1561).

L'interno, essendo la sua forma perfettamente quadrata, ha gli spazi distribuiti in quattro aree perfettamente identiche intorno alla cupola centrale. La mancanza di una facciata principale era la caratteristica del progetto originario dell'Alessi, aggiunta successivamente, come detto sopra.

L'interno non fu completato dall'Alessi a causa della sua morte. Quest'opera impegnò comunque, con numerose pause, la famiglia Sauli fino alla metà del '700. Nel biennio 1739-1740 furono portate a termine le statue in gesso, in numero di dodici, raffiguranti gli Apostoli e Dottori della Chiesa, eseguite da Diego Carlone (1674-1750) su disegno di Francesco Schiaffino (1689-1765), sistemate nella parte interna dei portali laterali e nelle nicchie lungo le pareti.

Molto complessa fu la vicenda relativa all'edificazione dell'Altare Maggiore. In origine, come è rilevato dai disegni del Rubens, doveva



essere sistemato nella navata centrale, davanti alla zona absidale. Invece si prospettò un cambiamento di collocazione, come si rileva dai documenti pubblicati dal Varni. I Sauli affidarono il progetto di un nuovo altare a Pierre Puget (1620-1694), che fu pagato nel 1663. Il noto scultore di Marsiglia, tenendo conto dell'Altare edificato dal Bernini in San Pietro a Roma, progettò un baldacchino che doveva essere collocato sotto la cupola centrale. Seguendo ancora l'esempio romano, il Puget completò il progetto disegnando la collocazione di quattro statue nelle nicchie dei piloni della cupola. Come ben sappiamo, l'altare non fu mai realizzato, ma lo stesso Puget realizzò in parte il progetto con le due statue di marmo rappresentanti San Sebastiano e il Beato Alessandro Sauli, che furono collocate nella chiesa a maggio del 1668. Le altre due statue furono invece eseguite da altri scultori; una da Filippo Parodi (1630-1702) che raffigurò San Giovanni Battista (pagata nel 1667), mentre la quarta venne eseguita da Claudio David che rappresentò San Bartolomeo (pagata nel 1695). Abbandonato il progetto dell'Altare Maggiore sotto la cupola centrale, i Sauli affidarono la sistemazione dello stesso al toscano Massimiliano Soldani (1656-1740), il quale lo eresse nella zona absidale fra il 1695 e il 1700, come lo vediamo ora.

**Stefano Briata**

## **LETTERE NOVITA' INCONTRI**

**Anna Bartiromo rivede e commenta quello che abbiamo scritto e quello che avviene dietro l'angolo**

...Stavolta comincio da Te Decio, ringraziandoti di cuore per come hai

sapientemente -snocciolato- il mio modo di essere poetessa interpretando miratamente i miei contenuti, specie quelli dell'animo, da cui in fondo, nasce tutta la mia Poesia. Ed ora let's go on!

Ma ci rendiamo conto? La Foresta AMAZZONICA brucia e subito diventa un sorprendente, appetibile argomento da diffusione mass-media che ne strombazzano l'evoluzione, la pericolosa diffusione e le problematiche relative allo spegnimento. Ma solo in pochi che abbiano il coraggio di approfondirne opportunamente il contenuto di distruzione, di devastazione, di disperata desolazione che ne deriva non soltanto territorialmente parlando bensì di "Morte" a breve e lungo termine per Flora, Fauna, corsi d'acqua e altro con un conseguente processo irreversibile anche negli anni a venire. Sì perchè una così vasta e ricca vegetazione non si ricreerà mai più e, comunque non sarà mai tanto uguale. Senza contare il danno all'UOMO inteso come umanità stessa nelle sue esigenze, nelle proprie necessità e nel proprio futuro. Il fumo copre migliaia e migliaia di ettari in uno scempio senza pari spandendosi indisturbato tutt'intorno e in un cielo che non è solo quello dell'AMAZZONIA ma, sono convinta, che coinvolga tutto il Pianeta inquinandolo, intossicandolo e alterandone tutto l'ecosistema. Eppure è stato proprio l'uomo responsabile di ciò, visto che si parla di dolo; d'altra parte quella meravigliosa, irripetibile chioma verde, polmone della TERRA, è lì da sempre, per noi, per farci vivere e sopravvivere... EPPURE coloro che sono stati in grado di un'azione tanto esecrabile, non sono- piccoli di mente anzi- sono grandi, nell'ignoranza, nella brama di possesso, nella spudorata vanagloria di ergersi al di sopra di quanta Grandezza ci ha dato, del tutto gratis, il Creato, nell'incapacità di partorire tanta utilità e bellezza e nello stupido, scontato rifiuto di riconoscersi delle totali NULLITA' che li abilita in tal modo a poter affermare di aver creato "qualcosa" anche se questo -qualcosa- è solo MORTE e distruzione. Insomma un loro maledetto "brand" parto di una follia che si chiama cemento, danaro, corruzione, ebetudine e quant'altro. (Che non ha nulla di poetico e perciò niente a che fare con quella " WASTE LAND" capolavoro della Letteratura Inglese). Quanto al modo di comunicare dei giovani( sulla scia del rilievo fatto dal MENTI), mi sento di dire che non tutti cercano una notorietà che è comunque -vuota- sui social o non preferiscono usare la parola, ovvero comunicare con la voce. Il fatto è che, la maggior parte di loro

sono soli, soli nella crescita, soli nel tentativo di esternare i propri problemi e le proprie paure a chi magari, o non li sa capire o non li sa ascoltare o addirittura, per vari motivi, magari anche giusti, è assente. Così si tuffano sui tablet, sugli smartphon, sui computer ecc ecc. perchè lì non si sentono controllati, hanno la sensazione di essere più liberi e l'illusione che altri possano capirli e, addirittura, amarli senza giudicarli. In fondo, per loro, il virtuale è uno scudo, una protezione contro tutti i loro disagi e le loro paure. Lasciatemelo dire soprattutto come Docente - oggi i GIOVANI- sono i più incompresi e i più realmente soli nel loro IO. A presto,

A proposito di - purtroppo- credo che, indipendentemente dalle 2 zone geografiche dove è d'uso, linguisticamente possa intendersi come l'equivalente di- nonostante ciò,- ormai, o con un -quantunque- non tanto con riferimento all'argomento in causa quanto al pensiero altrui nei confronti dello stesso. Faccio un es. Temevate di non trovare le persone che volevate a quel Party?...

Purtroppo c'erano proprio tutte!- La TERRA ha un moto di rotazione e uno di rivoluzione intorno al Sole che, tuttavia, non avvertiamo, ma che -purtroppo- (in senso positivo) c'è. A

Anna Bartiromo

## Il mio vagabondaggio professionale e le tue News di Sergio Abrami

Ci sono, ci sono caro Decio.

Ti avrei scritto commentando già diverse volte.

Un lungo silenzio dovuto anche al lavoro che mi ha preso e bloccato.

Anche in Agosto ho lavorato, anche se con ritmi rallentati, tanto per compensare quelle settimane fatte con orari da miniera inglese dell'800.

Bello il pezzo di Francesco Pittaluga sul Toscana.

Nave simbolo di cui però non conoscevo tutta la storia.

Inclusi i trasporti militari da e per la Spagna.

Forse c'è stato a bordo anche mio zio che quasi mezzo secolo fa mi celiava per il mio servizio militare da 12 mesi fatto anche in modo "irrituale". Mi "tormentava" quando lo andavo a trovare a Trieste dicendo che tra naja, e serie di iniziative bellicose ( volontari un corno, diceva ) si era fatto una decina d'anni in divisa.

Pensare di radunare in un libro queste storie di navi ?

Se scritto in italiano forse non sarebbero numeri importanti, ma tradotto in inglese ...

A proposito di Regno Unito ( ancora per poco alla Nostra Europa , e la cosa mi dispiace e non poco ) domani parto per Cowes IOW via Parigi ( giusto per fare un saluto al mio figlio architetto expat nell'Hexagon come tanti altri laureati italiani). Il mondo è piccolo e ci si muove in fretta...

Renato Sonny Levi

A Cowes ci sono già stato nei primi anni '70 per vedere le barche dell'Admiral Cup ( ero a Londra in uno dei miei "tentativi" di imparare la lingua di Shakespeare ) e poi nel 1991 come delegato FIM per la CTC ospite allo RYS .

Ci vado per nostalgia dei posti , ma anche per fare il tifo per gli amici del Tommy One un Classe 1 offshore di un pilota Messinese naturalizzato romano, un vero sportivo "d'altri tempi" , un ambasciatore dello sport motonautico italiano nell'UK.

Spero di trovare tempo e modo di portare un saluto alla tomba di Renato Sonny Levi, maestro e amico.

Contavo anni fa di rivederlo dopo la cerimonia a Spezia per il conferimento di una laurea onoris causa in yacht design ( nb : lui era ingegnere aeronautico ), ma a Genova poi non c'è stato tempo.

Era lucidissimo, visibilmente emozionato, cerimonia nell'hangar del Caio Duilio in Arsenale a La Spezia, felice di vedermi tra il pubblico. Gli sono riconoscente per quanto ha fatto per me, alcune lectures che lasciano il segno. Un grande progettista, ma soprattutto una persona amabile che non ti metteva a disagio.

Poi , pochi mesi dopo una polmonite, così ho sentito, lo ha ghermito a 90 anni.

Conosco meno bene il figlio Martin, che si occupa anche lui di barche e di gare ... Ti riferirò.

Sergio Abrami

Studio Sergio Abrami YD

**SKYPE : [sergioabrami\\_yd](#) cell ITA 00 39 348 2269139**  
**cell Cina 00 86 186 6790 9210 [cell UAE 00 971 56 626 4699](#)**

## **On line il nuovo numero del “Notiziario della Guardia Costiera”.**

**Troverete all’interno diversi approfondimenti : dall’operazione Mare Sicuro 2019 ai c.d. “sbarchi fantasma” per arrivare alla nuova campagna di comunicazione contro la dispersione della plastica in mare.**

**Infine a pag.103, l’intervista a Elisa Mammi, Ufficiale della Guardia Costiera e pluricampionessa di nuoto pinnato, che proprio nella giornata di ieri ha conquistato, per l’Italia, la medaglia d’oro alla 2ª edizione dei Mediterranean Beach Games, in corso a Patrasso (Grecia). Manifestazione a cui prendono parte gli atleti dei 26 Paesi aderenti al Comitato Internazionale dei Giochi del Mediterraneo (Link) .**

**In questo numero:**

**Liberi dalla plastica – il Ministro Costa a Fiumicino per la campagna #PlasticFreeGC, in difesa dei mari e delle coste guardando al futuro.**

**Lo spot sulle reti RAI, raccontato dietro le quinte**

**Il Gnl (gas naturale liquefatto); una frontiera di innovazione e sostenibilità in cui l’Italia gioca un ruolo di primo piano**

**Matera Capitale della Cultura 2019: una colta riflessione sul diritto internazionale**

**Mare Sicuro 2019: lo sforzo della Guardia Costiera nel periodo dell’anno in cui il mare diventa lo scenario principale della vita di molti**

**Attualità e operazioni: gli sbarchi fantasma**

**I giovani e lo sport: tra i nostri marinai ci sono alcuni talenti. Le interviste e la conferma che il loro spirito è tutto rivolto alla disciplina e ai sani valori**

**AUGURI, AUGURI AUGURI !**

## Che cos'è la Poesia, ce lo racconta una poetessa di Nervi

Dopo aver letto Anemoni d'avorio di Anna Bartiromo ho immaginato una poetessa autentica e sensibile che vede la poesia in qualsiasi incontro che la natura le offre e la traduce in versi di alto contenuto letterario . La sua poesia ha la nobile capacità di mettere il lettore davanti ad un dipinto che emoziona per la familiare comunicabilità e vicinanza con ciò che raffigura un'opera d'arte.

Parlare di poesia è portare la mente sopra una forma d'arte letteraria che si intreccia con la musica e la pittura, ma si distingue perché nasce dall'anima e si nutre di sensibilità e di emozioni.

La poesia non è un insieme di parole , è il punto più elevato del pensiero umano .

Chi scrive si concede spiritualmente ad ogni sua ispirazione per entrare così nella giusta dimensione poetica.

Il concetto di poesia non è soltanto la celebrazione della letteratura, ma la capacità di guardarsi intorno e di vedere la natura con occhi nuovi, di fermarsi per abbracciare un albero, ascoltare un cinguettio, chinarsi per sentire meglio il profumo della terra.

Poesia è anche sen tire un coro di bambini che ti commuove e ti porta in mezzo a loro,:

E'sapere che sui banchi di scuola c'è posto per un libro di poesie che apra le giovani menti ad una più sensibile ed elevata interpretazione della vita. I versi di una poesia sono le ali per farla volare.

Marialuigia Sezzi

## INCONTRI

### TERRY, il cane che non guarda negli occhi

Terry è un cane che non ti guarda negli occhi ; tutti i cani ti guardano negli occhi , ti fissano, Terry no . Terry è all' ingresso del negozio , sdraiata su un fianco, sembra che dorma, si adonta solo quando attraverso l'ingresso vede passare cani di grossa taglia, e allora abbaia , e che abbaio profondo da cane da guardia.

Terry ha cinque anni, l'ha trovato insieme ad altri cuccioli in uno scatolone, la scelse Sara, l'attuale sua "padrona", che sta in negozio. E' un mix di razza golden retriever e forse dei pastori australiani. Terry ha un aspetto dolce e non si scompone, nemmeno quando le fai una carezza, che non capisci se la gradisce o no, ma non ti guarda mai negli occhi. Terry ha un bel mantello, assomiglia a Lassie, "indossa" una vestaglia di colori dall'ora al crema, come scrive un libro sulle razze dei cani. Ma se nomini Nonno allora ti fissa negli occhi, quale complicità col padre di Sara? (DL)

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

Per una volta lasciamo i grandi pensatori e gli scrittori insigni. Potrebbe accadere che su DL News la "genovesità" della nota a seguire possa risultare impropria. Ma, dal suo contenuto, si affaccia la figura commovente ed incomparabile di un bambino tenero e giudizioso. Io mi sono innamorata di Oddone e, come lei sa, al cuore non si comanda...

TEMA DI ODDONE (FORSE ODDONE) ALUNNO DI TERZA ELEMENTARE (documento tratto da un archivio parrocchiale)  
"Racconta come hai trascorso le vacanze"

"Le vacanze le ho passate come quelle dell'anno scorso che erano come quelle di due anni fa. Stavolta in più ho aiutato mio barba (zio) che fa il caigaro (calzolaio) e gli facevo denslenguare (sciogliere) la peixe (pece) nel cassuolino (pentolino) così mio barba un giorno mi ha portato giù a Voltri che c'erano i banchetti c'erano i sigari, i pescetti e i reganissi (bastoncini di liquirizia) che me ne ha comprato uno...Dalle galline non ci sono andato tanto perché mi hanno beccato e ci ho dovuto mettere il diacolone (cerotto) mentre dai conigli ci ho fatto anche il barconetto con mio papà. M'è piaciuta quella volta a S. Pietro quando mia mamma ha fatto le lumasse (lumache) e piumpò (a momenti) me le mangio tutte. Tutti i depueidisnari (pomeriggi) andavo a pescare nel beo (stagno) una volta ho preso una salaccata (botta) che sono andato a bagno perché sono montato (salito) sullo scoglietto insaponato dove mia mamma e la mia lalla (zia) ci roscentano

(risciacquano) i patelli (panni anche da neonati). Però queste vacanze sono state belle perché siccome ero promosso mio papà mi ha accattato (comprato) una messorietta (piccola falce) per segare (tagliare) l'erba e io mi sono demorato (divertito) che ne avrò segato percosì (molta). E' bello stare in vacanza perché botte ne prendo solo a casa e no anche dalla maestra e poi se vado a scuola desprendo (dimentico) come fare i massetti di radicione (radicchio). Se però bisogna venirci a scuola dico: "Va ben, è bello anche imprendere a leggere e a scrivere."

Anno 1908