

ROTOCALCO DI TERRA E DI MARE

EMILIO COSTADURA

E' mancato il professor Emilio Costadura, nato a Genova nel 1927, ma nonostante l'età era fisicamente ancora forte , la spesa insieme alla moglie con il trolley ogni mattina. Costadura era uno dei massimi studiosi di Dante. Nella sua vita aveva fatto il preside di licei all'estero, il velista, era uno sportivo. Un caro amico di una cortesia e umiltà che stupivano gli interlocutori. . Scrittore eclettico , l'ultimo dei suoi libri, Beatrice Nuda , 2018, De Ferrari editore. È un'analisi dotta e profonda piena di vita, un romanzo, col suo stile piacevole, da letterato e intellettuale che misurava parole e concetti..

Ci vedevamo talvolta al caffè, o alle sue conferenze alla Brocchi; uno dei suoi libri Davanti ai fuochi (1922-1943) classificato come memorialistica è invece storiadi mare e di navi, cronache moderne, degli anni tra le due guerra. E' il primo scrittore che racconta anche la vita di un ufficiale macchinista navale in quel forno africano che è Gibuti con una carretta rovente e scomoda, avvincendola con una storia di amore vera tenera e lirica con lettere alla sua amata che lo aspettava a Genova. Lettere e storia nel suo libro, ma altri tra racconti e poesie esprimono la grandezza di questo intellettuale. Addio professore, mi mancherai molto. Un abbraccio alla moglie.(DL).

Premio SAN GIORGIO . Collegio Capitani con Confitarma,
Rina, Ordine Ingegneri conferiranno sabato 26 ottobre ore 10 a
Palazzo San Giorgio le tradizionali Targhe in memoria dei professori
dell'Istituto Nautico ai migliori diplomati e verrà assegnata un
riconoscimento speciale all'armatore Marco Novella . Il Premio, già
Targa Traversa, viene assegnato ininterrottamente ogni anno dal 1967
e fu fondato da Alberto Cameli e Decio Lucano

SCRUBBERS , GLI ASSICURATORI NON CI STANNO

18 October 2019 13:14 GMT by Gary Dixon

Massimo Granieri ,ci manda in chiusura di questo numero: Decio, ancora una notizia che mette in dubbio l'effettiva bontà dei tanto osannati scrubber.. (Una breve nota in lingua inglese.

Scrubber retrofit fires and acid corrosion insurance claims revealed by Gard Norwegian insurer blames a combination of design faults, poor workmanship and lack of preparation

Norwegian P&I club Gard has urged crews and shipyards to be aware of potential problems with scrubbers as it detailed a number of damage, claims it has already been involved in. It is estimated that nearly 3,000 vessels will have the exhaust gas cleaning systems installed by 2020, with around another 1,000 units either ordered or planned.

Il genio di Internet

Ma da questo Internet è nato qualcosa di geniale, qualche opera d'arte? Qualcosa di somigliante al genio umano espresso nelle varie forme musicali, pittoriche, artistiche del secolo passato, al di là del c.d. progresso tecnologico ? Noi di terra e di mare procediamo prudentemente con la nostra carretta telematica. Se poi la leggete o la sfogliate meglio, abbiamo *lavorato* per qualcuno o per qualcosa,. Vedi la mirabile analisi di Tobia Costagliola nel n. 29, su droga, alcol, ludopatia, tra i giovani tra i 15 e i 20 anni nell'incoscienza e nell'indifferenza dei genitori conquistati dalla “mistica della tecnologia” (Anterem, Ermini 2019), oggi imperante e che ci ingiunge di pensare e volere tutti la stessa cosa: freddo calcolo e consumi. Vedi i social e la loro comunicazione non corretta da “

scoregge digitali” come le ha inquadrato la psicoterapeuta Roberta Bruzzone. (DL)

Cataluna, il mio animo è perturbato

Decio, il mio animo è perturbato, l'essere umano è il peggior essere vivente della terra. Gli animali, anche i peggiori sono di gran lunga meglio di noi. Da tempo, girovagando sui monti, ho deciso di rispettare non solo i cinghiali ma anche i lupi, le vipere, le salamandre etc. Su questa terra bisogna solo temere l'uomo.

Ciò che succede in Cataluna è bestiale, inaudito: Tutti i catalani che vogliono il separatismo li considero alla stregua dei terroristi, fanatici, delinquenti. Inneggiano alla libertà, come se fossero vissuti sotto un regime totalitario, soggiogati, alla fame. Gente che invece è al top del benessere. Certamente è la spinta di un grande egoismo. Non tutti i catalani sono separatisti ma io li disprezzo dal più profondo dell'anima. Spero che ottengano l'indipendenza e che vengano isolati dal resto del mondo occidentale.

Oggi più che mai il mondo occidentale dovrebbe rimanere unito: Anche la Russia di Putin dovrebbe entrare nella UE. Se incontrerò una vipera non la ucciderò, Le dirò: Tu hai diritto di vivere più dei catalani separatisti.

Comandante Gaetano Mortola

Caro comandante, è la dimostrazione che l'Europa, gli abitanti, le persone non esistono perché un'altra gravissima minaccia si affaccia alla Europa. Il delirio di creare in Europa un nuovo impero ottomano come ci tramanda la Storia. Ma poi ecco affacciati all'America; in Cile evidentemente le endorfine non fanno effetto sul cervello degli abitanti di Santiago che stanno distruggendo la città e la rivolta dilaga.

Amazzonia, Venezuela e altri Paesi infiammano il continente.

Vogliamo aggiungere il Medio Oriente ?

Quanta sottospecie di umanità non conosciamo abbastanza! (DL)

Anche porti dell'UE litigano. Rotterdam vs Amburgo

La storia ci insegna che bisogna ogni tanto voltarsi per ricordare

Da The Meditegraph del 16 settembre 2019

Commento di Stefano Briata

Rotterdam è pronta a ricevere le portacontainer da 30mila teu. Il porto accoglie la proposta degli armatori che pianificano di superare l'attuale record di 23.800 teu, detenuto dalla MSC Gülsün, progettando di accogliere navi container con una capacità di 30mila teu. Il dibattito sulle mega-navi, e sui porti pronte ad accoglierle, si è acceso in occasione del primo viaggio della MSC Gülsün, attuale detentrica del record in termini capacità di trasporto.

La nave ha toccato i porti del Nord Europa nel corso del suo viaggio inaugurale per conto della 2M Alliance – Silk Service di MSC e Ae10 Service di Maersk. MSC Gülsün è la prima nave al mondo in grado di trasportare container in file da 24. L'unità della Mediterranean Shipping Company si è guadagnata il primato a livello mondiale superando la precedente detentrica del record, la "Hong Kong" della OOCL (Orient Overseas Container Line), unità con due anni di anzianità al suo attivo e con una capacità pari a 21.413 teu.

La MSC Gülsün – 232.618 tonnellate di stazza lorda e 197.500 tonnellate di portata lorda – è giunta a Rotterdam dopo aver effettuato scalo in altri porti europei quali Algeciras, Bremerhaven, Danzica e di nuovo Bremerhaven. Dopo Rotterdam la nave ha lasciato l'Europa e si è diretta verso il porto di Tanjung Palepas, in Malesia.

La posizione di Rotterdam nei confronti dell'avvento delle mega-navi è in netto contrasto con quella di Amburgo, dato che si oppone a ciò. Il porto tedesco sull'Elba la pensa diversamente: *<<È assolutamente necessario che l'Europa ponga un freno alla crescita smisurata delle navi – ha dichiarato Gunther Bonz, rappresentante di Eurogate CTH Hamburg e presidente della Hamburg Port Employers' Association oltre che di Feport, dopo aver appreso la volontà degli armatori di costruire unità da 30mila teu –. Tutto ha un limite e pensiamo che la questione vada affrontata al più presto nelle sedi appropriate>>*. Il porto di Rotterdam non condivide questo punto di vista, come è stato chiarito in occasione del primo attracco della MSC

Gülsün presso l'APM Terminal Maasvlakte II, lo scorso 3 settembre, e difende a spada tratta la posizione degli armatori.

Diversi anni fa alcuni accademici olandesi molto vicini alla realtà portuale, avevano dichiarato che le cosiddette unità “Malaccamax”, ovvero quelle navi le cui dimensioni permettono solamente il passaggio attraverso lo Stretto di Malacca, l'unico con fondali di una misura idonea a consentire il passaggio delle navi, avrebbero conferito grandi benefici ai porti di Rotterdam e di Singapore che erano i soli a poterle gestire. L'avvento di navi sempre più grandi, quindi, favorirebbe solo i porti in grado di operare con queste unità, che vedrebbero crescere il loro business in modo esponenziale potendo accrescere ulteriormente il livello del servizio offerto.

Tutto questo avverrebbe a discapito dei porti “minori”, che non dispongono – almeno per il momento – di strutture adeguate al ricevimento e all'accoglienza di navi di grande stazza e grande capacità. In linea con questo ragionamento e con lo sguardo attento allo sviluppo futuro del porto, la Port Authority di Rotterdam è pienamente convinta di poter, fin da subito, gestire facilmente unità con una capacità di 30mila teu, senza dover effettuare

“aggiustamenti” di alcun tipo alle infrastrutture portuali in termini di profondità dei fondali e di ampiezza delle banchine.

<<Il punto fondamentale è che i nostri competitor non dispongono delle stesse infrastrutture e non potrebbero mai offrire alle mega-navi del futuro lo stesso servizio a 360 gradi che garantirebbe il porto di

Rotterdam>>, ha dichiarato la stessa Autorità Portuale in occasione del maiden call della MSC Gülsün. *<<Le economie di scala sono una buona cosa per noi – spiega Hans Nagtegaal, container manager della Port Authority – Il nostro punto di forza è che tutte le nostre strutture sono perfettamente in grado di gestire queste tipologie di navi>>*.

Leggendo questa situazione, il Porto di Genova ha l'opportunità di cogliere questa occasione per ospitare le mega-navi portacontainer, a patto che si sposti al largo la diga foranea come da progetto, e che si potenzino le infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie...

Cosa c'è dietro la lotta di Amburgo contro Rotterdam?

Si possono fare tante ipotesi, sia tecniche sia storiche.

In campo tecnico, Amburgo è del parere che le sue banchine portuali non siano in grado di accogliere queste mega-navi all'interno

dell'estuario del Fiume Elba...anche se il suo porto è attrezzato sotto tutti i punti di vista...(almeno credo).

Dal punto di vista storico un qualcosa in merito c'è. La Germania, da sempre, sin dai tempi del Barbarossa, ha cercato uno spazio europeo dove poter comandare... La storia si ripete, ma purtroppo non in insegna mai abbastanza, non dimentichiamolo... Le parole di Gunther Bonz sono pesantissime; con ciò sarebbe bello capire di più dove vuole arrivare. Se gli armatori vogliono le mega-navi, perché Amburgo non le vuole? La risposta storica è questa a mio avviso: Amburgo è in Germania, una nazione che vuole comandare ed imporre le proprie regole in Europa, e per questo con la questione delle mega-navi cerca di affrontare il concorrente olandese in modo da ridimensionarlo vietando appunto la costruzione di tali unità navali... La Germania, quindi, a mio parere deve essere rimessa in riga anche da questo punto vista, sennò ci possono essere delle conseguenze spiacevoli.

La vicenda Rotterdam vs Amburgo apre uno scenario che ben conosciamo... Si tratta del comportamento dell'UE tramite il Commissario alla Concorrenza... L'UE attuale ha annullato del tutto la concorrenza all'interno dell'area stessa, creando norme che ricordano per certi quelle esistenti in Unione Sovietica...

Ora mi fermo qui, ma vediamo cosa succederà in futuro... che ci riserverà sorprese inaspettate a livello di dibattito e poi chissà.

STEFANO BRIATA

LO SLOW STEAMING

La profonda crisi finanziaria iniziata nel 2008 che ha investito tutti i settori produttivi ricomprendendo inevitabilmente anche il mondo dello shipping, ha tuttavia offerto all'industria marittima l'opportunità di contribuire in maniera piuttosto consistente alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, tematica che soprattutto negli ultimi tempi sta catalizzando l'attenzione di gran parte dell'opinione pubblica.

Secondo autorevoli studi infatti, il contenimento della velocità dei servizi di trasporto marittimo, noto anche con il termine inglese di “slow steaming”, sistema adottato da numerose compagnie di navigazione per fronteggiare l’aumento del prezzo del combustibile, sarebbe in grado di apportare notevoli benefici non solo sotto l’aspetto della convenienza economica (risparmio del carburante) ma anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

In particolare si rileva che, una diminuzione del 10% della velocità media della flotta mondiale determinerebbe un calo di circa il 20% delle emissioni di anidride carbonica, senza costi aggiuntivi per gli armatori in relazione ad eventuali investimenti da sostenere, eccezion fatta per quello riconducibile al mero allungamento del c.d. ”transit time” (tempo di transito).

Si tratta di una vera e propria inversione di tendenza rispetto al passato che unitamente alle nuove e più stringenti regole ambientali previste dall’IMO (International Maritime Organization), in arrivo entro gennaio del 2020, può costituire una strategia estremamente efficace nella difficile battaglia contro l’inquinamento provocato da talune tipologie di naviglio.

Allo stato, le esalazioni nocive prodotte dalle grandi imbarcazioni si attestano intorno al 3%, tuttavia secondo le previsioni di alcuni analisti, tale percentuale potrebbe pericolosamente ed esponenzialmente crescere entro il 2050.

Occorre dunque raccogliere la sfida e agire tempestivamente, individuando come nel caso dello “slow steaming”, ulteriori soluzioni che possano in qualche modo scongiurare l’aggravarsi della situazione.

In quest’ottica è pertanto auspicabile che anche gli armatori si facciano carico del problema, assumendosi le loro responsabilità dinanzi alle future generazioni, provando a fare tutto ciò che è ancora umanamente possibile per contrastare le innaturali trasformazioni climatiche e le devastanti conseguenze in esse implicite.

Felice Magarelli

AMBIENTE, é facile parlarne

La risposta del Comune di Genova e la proposta dell'ing Scopinich : dibattito sulle perle del turismo italiano

UNA GESTIONE DIFFICILE DEL TERRITORIO : NERVI

Sintesi comunicato stampa Comune Genova

La Giunta comunale il 18 ottobre ha approvato, su proposta dell'assessore ai lavori pubblici Pietro Piciocchi, i progetti definitivi di cinque importanti interventi nella delegazione di Nervi per un totale di 9 milioni e 400 mila euro.

Due di questi progetti riguardano il Porticciolo, con i lavori di riqualificazione dell'intera area e con il ridisegno del molo di protezione e delle banchine per la stabilizzazione del fondale del paraggio.

Ci sono poi il progetto definitivo per l'adeguamento idraulico del torrente Nervi, che consentirà di rendere navigabile il tratto terminale e gli importanti interventi per la demolizione e ricostruzione degli accessi a mare dalla Passeggiata Anita Garibaldi, con i lavori di recupero e restauro dei Parchi storici di Nervi. (sintesi)

MANCA LA CULTURA DELL'ATTRAZIONE MISTA

Caro Decio, durante l'ultima esibizione dell'Euroflora nel Maggio 2018, collocata all'interno dei Parchi di Nervi, avevo notato alcune mancanze di strutture permanenti quali: posti di ristoro e servizi igienici, mancanze ovviate dagli organizzatori attrezzando alla bene e meglio posti di ristoro volanti e servizi igienici chimici come quelli usati sulle autostrade nei cantieri stradali.

Secondo me, a Genova, manca la cultura della attrazione mista ad elevata flessibilità di impiego; cultura che se fosse ben condivisa ed adottata, consentirebbe agli abitanti delle delegazioni di vivere in un bel Parco-giardino, senza avere costi eccessivi.

La mia proposta seguente, potrebbe benissimo applicarsi a diverse “location” genovesi tipo: Villa Duchessa di Galliera a Voltri, Villa Pallavicini a Pegli, Parchi di Nervi.

Il concetto è molto semplice, impiantare nel centro del parco, un punto di ristoro capace di soddisfare sia le esigenze di una clientela raffinata, con cibi e servizi di alta cucina, sia le esigenze di chi, con inferiore disponibilità economica, si accontenterebbe di una tavola calda veloce ma efficace.

Molte volte, le varie ditte, quando ricevono ospiti di riguardo, non sanno dove portare i clienti per andare a pranzo, e ricadono sempre sui 2 o 3 ristoranti che si sono fatti un nome nel campo della alta ristorazione.

Pensa invece se si potesse avere nel centro di uno dei parchi sopra menzionati, un bel ristorante “stellato” che oltre al cibo possa offrire all’ospite di turno, una location altrettanto “stellata” quale uno dei parchi sopra menzionati potrebbe offrire (cervi a Voltri e Laghetto a Pegli), magari, trovare un ristorante con la possibilità di potere affittare una area equipaggiata con mega-schermo per fare riunioni in teleconferenza.

Sono attrezzature costose, che molte piccole e medie aziende, non si possono permettere, e che le mettono fuori mercato rispetto a concorrenti straniere, ma che, in uno dei parchi citati, potrebbero usufruire “una tantum”, di un servizio top class altrimenti a loro negato, con costi ragionevoli.

Ma non ci sono solo persone con grande disponibilità economica, ci sono anche gruppi di persone, che pur di godersi una giornata al parco si accontenterebbero di una tavola calda dai costi più abbordabili; che consentirebbero a famiglie numerose di potere comunque mangiare fuori casa senza dovere accendere un mutuo per pagare il conto.

Va da sé che se la gente comincia a frequentare un parco cittadino, poi ci sarebbero altre attività di indotto, quali aspetti gastronomici (snack per potere consumare una merenda ai bambini, assaporare un gelato per un passeggio fra le piante, oppure degustare un tè ad un tavolino

dove scambiare quattro chiacchiere seduti insieme ad altri amici), oppure aspetti ludici tipo: noleggio biciclette o monopattini per bambini, tutte attività sane ed ecologiche, che creerebbero nuovi posti di lavoro per un indotto stagionale, togliendo dall'inedia persone, che in attesa di un lavoro annuale, potrebbero tanto per iniziare, “sbarcare il Lunario”, e perché no, scoprire magari una attività a loro congeniale che non sia solo un ripiego temporaneo.

Questo punto di ristoro, consentirebbe una sinergia fra cucina ristorante stellato e cucina tavola calda, dove gli orari limitati del ristorante potrebbero essere compensati da una tavola calda che ha orari più ampi e flessibili

Ovviamente i ragionamenti descritti precedentemente, sono validi quando tutto fosse a regime, in realtà siamo sempre di fronte al problema della fase transitoria se sia nato prima l'uovo o la gallina.

Ovvero non ha senso aprire un ristorante se non c'è gente che va al parco, e la gente non andrebbe al parco, se non ci fosse un ristorante. Quindi si potrebbe pensare di fare costruire la struttura voluta con un finanziamento pubblico e/o privato, e darla in temporanea concessione/affitto con la clausola che i primi 2 mesi, il gestore non paga nulla, poi ogni 2 mesi paga un incremento del 10% sull'importo dovuto, in modo da raggiungere in 20 mesi il valore completo di quanto dovuto, ma avendo in questo modo, il vantaggio di potersi fare una clientela fidelizzata, e raggiungere il regime previsto in circa 2 anni, senza avere agli inizi l'handicap di spese elevate a fronte di introiti risicati a causa della clientela che dovrebbe “abituarsi poco a poco” ad utilizzare le strutture a disposizione nel parco.

Fantasia? Ottimismo sfrenato? Non so, ma se non si prova, non si va da nessuna parte, un detto che ripetevo ai miei giovani manager era: “Nessun vento è favorevole, per il capitano che non sa dove andare”
Sperando di avere bene inteso la richiesta e di avere risposto in modo sufficiente di mando un caro saluto.

Flavio Scopinich

Milano Finanza Insurance e Previdenza Awards 2019: a Cattolica cinque premi

Leone d'oro per la campagna di comunicazione Pronti alla Vita, primo premio per l'innovazione al prodotto Active Auto e riconoscimento speciale per la partnership strategica con Banco BPM. Premi anche alla società BCC e Tripla A nella categoria Fondi pensione aperti.

Anche quest'anno, il quotidiano economico Milano Finanza, in collaborazione con Accenture, azienda leader nel settore dei servizi professionali, in occasione del Festival delle Assicurazioni, ha premiato i prodotti e servizi assicurativi che più si sono distinti nel corso dell'anno in termini di innovazione, semplificazione, vicinanza al cliente.

Nell'ambito della serata celebrata alla Fabbrica del Vapore a Milano, Cattolica Assicurazioni è risultata la compagna vincitrice in cinque categorie.

A Emanuela Vecchiet, Direttore comunicazione e relazioni istituzionali, è stato consegnato il Leone d'Oro per la miglior campagna di comunicazione con "Pronti alla vita".

Per il "Premio Insurance & Previdenza Elite" è stata riconosciuto il valore della partnership con Banco Bpm per la quale ha ritirato il premio il Direttore Generale Carlo Ferraresi.

Luigi Barcarolo, Direttore Danni Auto e Insurance Analytics & Business Architecture, ha ritirato il primo premio nella categoria "Protezione degli autoveicoli e della mobilità", vinto con il prodotto Active Auto.

Per la Tripla A, 1° posto nella categoria "Fondi pensione aperti: le società con il maggior numero di prodotti a tripla A", ha ritirato il riconoscimento Daniele Maffei, Direttore della Direzione Vita e Previdenza e infine la Tripla A alla società BCC: nella categoria "PIP con il più alto rendimento a 10 anni" è stata ottenuta dal prodotto Modus e il premio è stato consegnato a Marco Passafiume, Direttore Bancassurance.

Gruppo Cattolica Assicurazioni
Lungadige Cangrande, 16
37126 Verona

UN MARE DI SVIZZERA PER IL NORD OVEST

Un anno addietro Un Mare di Svizzera aveva acceso i riflettori sulle tematiche di integrazione fra il Nord Ovest d'Italia e la Svizzera relative in primis a un utilizzo dei porti liguri come sbocco al mare per le aziende elvetiche e in particolare per il Ticino. Ora a un anno di distanza e a pochi giorni dall'ultimazione del Ceneri, ASTAG, l'Associazione svizzera dell'autotrasporto in collaborazione con il Propeller Club Port of Milan raddoppia la presa richiamando l'attenzione sui "coni d'ombra" nel sistema infrastrutturale e sulle sue criticità, ma anche sulle soluzioni possibili. L'appuntamento è avvenuto il 20 novembre al Lac di Lugano.

nfo@starcomunicazione.com • www.starcomunicazione.com

20 NOVEMBRE 2019 h. 9.30

LAC - LUGANO

CENTO ANNI DI STELLA MARIS

DICASTERO PER IL SERVIZIO

DELLO SVILUPPO UMANO INTEGRALE

PROT.N. 141612019

Dal Vaticano, 14 luglio 2019

Oggetto: XXV Congresso Mondiale e celebrazione del Centenario della Stella Maris (Apostolato del Mare)

Come scrisse Peter Anson: "Un incontro ha avuto luogo presso l'Istituto cattolico, in Cochrane Street, [Glasgow] alle 20.00 del 4 ottobre [1920] durante il quale si è discusso sulla necessità di rilanciare la visita delle navi nelle parrocchie rivierasche".

Quella notte a Glasgow iniziava una nuova era per la pastorale dei marittimi della Chiesa cattolica.

Tutti i Pontefici che da allora hanno guidato la Chiesa hanno benedetto ed incoraggiato lo sviluppo di questo Apostolato. Papa Pio XI approvò e benedisse le prime Costituzioni nell'aprile del 1922 "nella certezza che una così nobile iniziativa, largamente secondata dallo zelo di fervorose anime sacerdotali, ..., vada sempre più dilatandosi nelle zone marittime dei due emisferi ... "

n 7 settembre 1956, Pio XII parlando dell'Apostolato del Mare disse: "Ci è di grande consolazione apprendere come i marinai che raggiungono i porti del mondo si stiano abituando a cercare l'aiuto che siete disposti a dare loro. Oltre ad offrire loro i benefici spirituali della religione, voi estendete il vostro apostolato al servizio sociale; e fate bene".

Nel 1963 Papa Giovanni XXIII affermò che "questa particolare situazione del mondo marittimo richiede il Vostro operato ... è auspicabile che i marittimi siano aiutati a condurre un'autentica vita cristiana nel loro ambiente. Ed è con un grande piacere che Ci congratuliamo con voi per il buon lavoro svolto finora per rendere più facile la conoscenza di Cristo .. . "

n 24 aprile 1970 Papa Paolo VI rivolgendosi alla gente del mare a Cagliari asserì che "... come marittimi, come uomini, come cristiani: la rete delle opere dell'Apostolato del Mare, ormai estesa in tanti porti della terra, non vi lascia soli, vi attende e vi assiste; voi lo sapete".

San Giovanni Paolo II nell'ottobre 1982 ai partecipanti al XVII Congresso Mondiale in Roma assicurava che "la Chiesa desidera condurre tutti i battezzati ad una più piena e sistematica conoscenza della persona e del messaggio di Gesù Cristo. Nell'adempimento di questa missione rivolta ai marittimi, voi affrontate un compito altamente esigente e difficile".

Nel 2012 Benedetto XVI si rivolgeva ai partecipanti al XXIII Congresso Mondiale, a Roma, con le seguenti parole: "La vulnerabilità dei marittimi, pescatori e naviganti deve rendere ancora più attenta la sollecitudine della Chiesa e stimolare la materna cura che, attraverso di voi, manifesta a tutti coloro che incontrate nei porti o sulle navi, o assistete a bordo nei lunghi mesi d'imbarco".

E più di recente Papa Francesco nell'Angelus dell'8 luglio 2018: "Prego per loro [marittimi e pescatori] e per le loro famiglie, come pure per i cappellani e i volontari dell'Apostolato del Mare.

Con questa lettera ho il piacere di annunciare il XXV Congresso Mondiale e la celebrazione del Centenario della Stella Maris (Apostolato de Mare) dal 29 settembre al 4 ottobre 2020 a Glasgow, Scozia.

Cardinale Peter
K. A. Turkson

UNA CONSIDERAZIONE CHE NESSUNO FA EPPURE...

Riscaldamento globale da scie di condensazione.

IL TRAFFICO AEREO E IL SUO IMPATTO INQUINANTE di Tobia Costagliola

Pur avendo dedicato tre articoli sui mali che affliggono il mondo quali egoismo, presunzione e molteplici comportamenti “disumani”, droghe, alcol, ludopatie, povertà, fame, inquinamento e riscaldamento globale, ecc. sento l’impulso di aggiungere qualche ulteriore riflessione sul “progresso” e sul riscaldamento globale. “Progresso” da me inteso come quel vasto territorio in cui sono nate e continuano a svilupparsi tutte le positive, graduali conquiste dell’umanità, in ogni campo. Un territorio in cui, purtroppo, si sviluppano anche tutti quei mali citati mentre avanza la tecnologia ed il suo uso sconsiderato senza alcuna cura della sua” sostenibilità”.

Per quanto concerne il “nefasto” riscaldamento globale, vorrei aggiungere qualche considerazione su un fenomeno da me non citato precedentemente: il traffico aereo ed il suo impatto inquinante nei cieli con i suoi effetti sull’attuale contesto “geo-ecologico”. Si tratta di un ulteriore tassello di un sistema che “non regge più”.

Le scie di condensazione (da Le scienze, edizione italiana sett.019 di Scientific American) che si formano ad alta quota dietro gli aerei, estendendosi in orizzontale, creano cirri di origine antropica. Queste nubi hanno un’ influenza sulle radiazioni in ingresso e uscita dalla terra, il cui bilancio determina mediamente la temperatura superficiale. Poiché si prevede che dal 2006 al 2050 il traffico aereo aumenti di quattro volte, l’influsso degli aerei sul futuro riscaldamento globale va studiato accuratamente, con particolare riguardo alle conseguenze delle scie di condensazione, il cui ruolo è stato poco analizzato.

“Atmospheric Chemistry and Physics” ha pubblicato uno studio di Lisa Bock e Ulrike Burkhardt, dell’istituto tedesco di fisica dell’atmosfera del Deutsche Zentrum für Luft-und Raumfahrt a Oberpfaffenhofen.

Le ricercatrici hanno usato un modello climatico associato a un modulo per lo studio delle scie di condensazione e dei cirri, dimostrando che l’impatto sul riscaldamento del pianeta delle nuove formazioni di scie potrebbe triplicare.

L’uso di carburanti più ecologici e l’efficienza più elevata dei propulsori non riusciranno probabilmente a compensare l’aumento del traffico. Infine, l’impatto dell’aumento di scie sarà più forte di quello delle emissioni di CO2 derivanti dal maggior combustibile usato (AnPa).

Le reazioni di qualche personaggio “insospettabile”

A queste affermazioni aggiungo, quasi in contrapposizione, quanto scritto da un noto, simpatico e stimato personaggio il cui curriculum rivela un apprezzabile impegno divulgativo nella conoscenza del pianeta, della natura e dell’ambiente : Licia Colò, il cui amore per il “viaggiare” supera, evidentemente, ogni preoccupazione di “salvaguardia del creato”. Su Famiglia Cristiana del 4 agosto 2019, n.31, Licia Colò scrive :

“...In Francia dal 2028. Giusta l’Ecotassa sugli aerei”.

“ Da anni racconto il mondo prendendo questo mezzo indispensabile che ha contribuito a far crescere le mie conoscenze e mi ha portato in luoghi che diversamente non avrei mai potuto né capire né raccontare. Le distanze si superano vivendo la realtà in prima persona. Il viaggio e gli aerei, indispensabili nei nostri tempi frenetici, hanno aiutato la società a progredire e aprire la mente. Oggi ci raccontano che chi prende l’aereo contribuisce ad inquinare il mondo, ma il mondo lo si inquina in mille altri modi che non elenco perché non appaiono come una giustificazione per continuare sulla vecchia strada. Voglio però aprire una riflessione su quanto sia importante trovare il giusto equilibrio nelle cose. Ci hanno insegnato in molti settori l’importanza di saper fare il calcolo dei costi e benefici : non si può smettere di viaggiare quando l’incontro fra i popoli è la base per il futuro. Ma in tutto ciò ci deve essere un equilibrio. Va bene quindi l’ecotassa introdotta dalla Francia sui biglietti aerei, ma non colpevolizzatemi perché uso l’aereo perché non ci sto. Incrementiamo il trasporto su rotaie e il “car sharing”, impariamo a sprecare meno energia, ma non toglietemi il mondo, perché già il terrorismo ha fatto la sua parte....” Siamo sicuri del benefico “rimedio” di natura economica sulla riduzione delle scie di condensazione? Pensate che un passeggero, animato dalle stesse “esigenze” di Licia Colò potrà mai rinunciare al viaggio in aereo anche se dovesse costare di più?

Non solo Licia

Ma non è solo Licia Colò che predica bene e vorrebbe “razzolare male”. Nella odierna edizione (18 ottobre) di 7 Corriere della sera, l’editorialista Pierluigi Battista con un articolo dal titolo “ l’aereo mi terrorizza ma non toglietemelo”, scrive, tra l’altro : [...] Riesco a fatica ad ingoiare questa cosa dell’aereo che è diventata una cosa turpe perché fa un po’ di fumo in cielo e perciò riscalda il pianeta. Ho preso centinaia e centinaia di volte l’aereo e per centinaia e centinaia di volte avrei voluto scappare quando il motore veniva messo al massimo sulla pista di decollo. E per altrettante volte mi sono detto, quando le ruote hanno toccato terra:” anche questa è fatta, nonostante tutto sono vivo”[...] Amo l’aereo, benchè lo tema talvolta con un senso di panico che sfiora, anzi oltrepassa la psicosi[...] L’aereo ci permette di muoverci velocemente e di poter fare molte più cose, professionali, ma anche turistiche, e persino sentimentali, di

quanto non fosse prima. Ora invece viene applaudito chi, invece di andare in aereo in America, decide di raggiungere New York a vela. Come se andare in America in aereo fosse un delitto contro l'ambiente, un delinquenziale aiuto alla devastazione climatica del pianeta. Io non ho gli strumenti per capire se è vero o no, scientificamente, fattualmente, oggettivamente, che l'aereo sia questa sciagura per i cieli e per la terra. Non lo so, non ho le certezze di una sedicenne descolarizzata che ne sa più di cento scienziati messi insieme. Spero soltanto che non sia vero, che non sia così determinante per la nostra scomparsa[...]"

Suggerirei a Pierluigi di abbonarsi alla rivista Scientific American per restare aggiornato, da ottimo giornalista quale egli è, e verificare, così, i suoi dubbi o quantomeno, confutare le certezze di Greta...

La nostra fretta, i nostri impegni e il "tempo" a nostra disposizione

E' vero. Un grave problema, accettato ineluttabilmente, caratterizza la nostra epoca così frenetica, frettolosa, spasmodica: Il tempo. Quello a nostra disposizione è sempre insufficiente e siamo, conseguentemente, sempre di fretta nello svolgimento di qualsiasi nostra attività : sulla terra, in cielo, in mare, sulla luna... Eppure, guardando in retrospettiva, si rileva, sovente, un diffuso senso di insoddisfazione o sfinimento che aumenta il bisogno "sacrosanto" di "relax" di cui, ormai necessitiamo, paradossalmente, anche dopo un periodo di ferie... Eppure, basterebbe una minima dose di saggezza per rielaborare l'agenda delle nostre attività riconducendole ad una dimensione più sostenibile e più umana...

Ma che dico ? Oggi, forse, il termine "umano" non ha più il significato di una volta. Scrivere di dimensione più umana dovrebbe significare che include sentimenti propri dell'uomo o che dovrebbero essere propri dell'uomo (in confronto alle bestie feroci); conforme a sentimenti di equità e rispetto, affabile, pieno di comprensione, aperto a sentimenti di pietà.

Oggi, invece, i fatti rivelano che il termine "umano" è troppo spesso usato per giustificare le nostre debolezze, l'abbandono ai nostri istinti (che se non controllati sono "animaleschi"), i nostri errori, i nostri comportamenti "disumani", il nostro egoismo... Nonostante la fretta e

l'ansia, viviamo anche un paradosso che contraddistingue questa nostra società : riusciamo a sopravvivere alle lungaggini della burocrazia e ad accettarle insieme alla nostra incapacità di eliminarle... E, allora, estendendo dall'individuale al collettivo, un ridimensionamento delle nostre attività, perché non facciamo in modo che tutta la società vi si adegui con risultati benefici per tutti?

Utopie soltanto utopie

Ritorniamo ad un contatto più stretto con la natura, ai ritmi delle stagioni, distinguiamo meglio il giorno dalla notte e riconosciamone i valori e i significati... Dobbiamo andare a New York per affari ? Con una intelligente programmazione, fissiamo gli appuntamenti per la data compatibile alla durata di un viaggio via mare... In navigazione potremmo organizzare il nostro tempo per continuare le nostre attività utilizzando tutti i moderni mezzi a nostra disposizione, rimanendo connessi con tutto il mondo, e potremmo anche beneficiare di una “adeguata” organizzazione a bordo per partecipare a seminari, attività culturali, di aggiornamento per settori di attività, raccogliere quelle informazioni utili che con i tempi frenetici della vita, a terra, non riusciamo a recepire nonostante ci sia qualcuno che raccoglie per noi la rassegna stampa. E poi, avremmo più tempo per pensare, ragionare, progettare, riflettere, studiare e vivere o, rivivere, volendo, quelle sensazioni che solo il mare può darci anche se ci trovassimo su una supernave di lusso... Utopia?

Innanzitutto, grazie al progresso tecnologico, i tempi di traversata sarebbero incredibilmente più brevi rispetto a quelli del Rex o dell'Andrea Doria o della Michelangelo (di felice memoria). E, poi, con la continua evoluzione dei sistemi di combustione e della qualità dei carburanti, si ridurrebbe sensibilmente (già sta avvenendo) l'inquinamento da combustibili “navali”.

Questo approccio, promosso a livello planetario, dovrebbe ridurre o, almeno non incrementare il traffico aereo. Sarebbe un ritorno al passato? Ma no! Bisognerebbe avere il coraggio di cambiare prospettiva, guardare con occhi diversi il mondo, l'uomo, l'evoluzione... Con ragionevolezza, buona volontà e, soprattutto, con l'intento di ritardare o evitare un “tragico” (termine sgradevole e poco accettato) futuro. Non pensate che questi criteri potrebbero ispirare un diverso approccio anche ai viaggi di piacere e dare un diverso

significato alle crociere, ormai sempre combinate con viaggi in aereo, valorizzando di più il contatto col mare che non ha ancora perso il suo secolare fascino ? Smettendo, così, l'exasperazione di quell'artificioso rapporto (pregno di provincialismo) del passeggero con il lussuoso albergo che, galleggiante o non, posizionato nel mare o in cima ad una montagna o davanti San Marco, sembra immobile, insensibile e incapace di suscitare altre vere emozioni.... secondo voi il crocierista medio si rende conto di trovarsi in mare o in un altro posto ?...Il mare è sempre un'altra cosa...non c'è albergo di lusso che tenga...

Ripeto : utopia?

L'uomo è un “animale d'abitudine” e, spesso, si comporta da “Homo Stupidus” (cfr.Andreoli)...ma, in quanto “Homo Sapiens”, potrebbe “saggiamente”, con un guizzo d'orgoglio, mutare le abitudini ricavandone impensabili benefici coniugando l'utile al dilettevole. Potrebbe essere un passo avanti verso quel tanto invocato “progresso sostenibile”. “Riscopriamo la bellezza di una vita lenta!” (cfr.Seni Glaister, la libraia scrittice di Brighton,UK). “Il mondo può cambiare, basta assumersene la responsabilità.Se una cosa si può fare, quella cosa si deve fare”(cfr.Anna Meldolesi 7 Corsera 4.10.19). Pensate: se questa “filosofia” potesse espandersi a tutto il mondo con un calendario più denso di contenuti qualitativi, pur nell'immutabilità dello scorrere del tempo... Utopia ?

Utopia!

Tobia, non scrivere sciocchezze!...

Tobia Costagliola

Ps: Caro Decio, avrei dovuto scrivere su “progresso” “sviluppo” “crescita”, ecc. Ma neanche questa volta non ne sono stato capace facendomi preedere la mano da altri argomenti in cui, tuttavia, il termine “progresso” è sempre là, allo stato semilattente e che emerge, ogni tanto. La prossima volta, forse, sarà quella buona.

L'ing. Giorgio Marega ci fa la “ carena nuova” ...

PENSIERI CONSEGUENTI AL 29 DL NEWS 2019
VOL XIII del 15 ottobre 2019

di Giorgio Marega

Il degrado di Nervi

Carissimo Decio,

non solo Nervi soffre di questo degrado.

Contro poche piazzze e strade curate da “paesi dei Balocchi” dove è scemato il piccolo commercio, quello vero, lasciando il posto “all’economia dei servizi” cioè bar dove puoi mangiare ottimi stuzzichini rigorosamante surgelati e bere vini dal nome esotico in bicchierini da rosolio e prezzi da Dom Perignon.

contro questi “spazi curati” il resto di ogni città e più o meno disastro . Mi addolora per Nervi, meta di passeggiate al parco anta anni fa, con i calzoncini corti.

E GENOVA E' BEN MESSA! Insistete, non farlo è peggio

Giorgio Marega

Le panzane dei giornalisti , la petroliera che annega

Le panzane dei giornali , la petroliera che galleggia “purtroppo” (affermativo in Abruzzo, ”anche” nelle altre regioni...)

Caro Massimo, Granieri,

leggere ciò sul Secolo XIX che reputo il più serio d'Italia e che ha visto scorrere tanti eventi marittimi sui suoi fogli, mi dice che i baluardi del

Sapere spariscono, anzi danno fastidio. C'è un beneficio di inventario: forse i "razzi" sono andati a segno senza sversamenti e senza incendio. Il giornalista poteva tirarci fuori un articoletto con i fiocchi, se sapeva circa cosa è una petroliera e cosa è un razzo.

Io sto combattendo esattamente dal 1968 (naja) contro una ignoranza tecnico scientifica che ha raggiunto le sue vette una quindicina di anni fa quando "per fare energia cosa ci vuole" era uno slogan.

Due piccole perle:

in fatto di fotovoltaico: "un impianto autonomo a livello di quartiere, quella volta a 24 V, per un centinaio di kW". Un colpo d'occhio ai disegni e un diniego tranchant: "non si può fare, la legge di Ohm non lo permette". "Non può essere meno lapidario, ingegnere... sa, bisogna fare audience.... sarebbe il primo progetto della nostra amministrazione" "Impossibile, la Legge di Ohm è una Legge della Natura." "beh, non si potrebbe abrogare? I Verdi sono con noi".

In fatto di metano, ad una adunanza: "Lei deve vedere le formule con la nostra chimica, non con la chimica di base che si impara a scuola" "perché, la stechiometria è superata?" "non tiri fuori paroloni, non incanta nessuno". Ostilità sepreggante nella sala verso chi crede nella stechiometria, questa sconosciuta.

Non ho conoscenti terrapiattisti, ma credo che presto qualcuno mi proporrà le formule della trigonometria piana per calcolare la rotta Gibilterra.-New York. Auguri ai naufraghi.

No, questi personaggi non rispondono ad un Ordine dei Giornalisti: quelli scesi più in basso fanno carriera.

LE OSSERVAZIONI DI GIORGIO MAREGA
SJLLA CONVENTION PROPELLER CHE
ABBIAMO PUBBLICATO
"Antiche rotte e Nuove rotte.
Le prossime frontiere dello Shipping".

Si è svolta il giorno 11 ottobre presso la storica Sala delle Grida del Palazzo della Borsa di Genova, la XVI Convention Nazionale dei Propeller Club, arrivati a contare ben 1400 soci distribuiti fra i 24 Navigare verso il futuro che forse e' ora, in chiusura dell'intervento dell'ing. Guido Barbazza

Caro Barbazza,

io sono vivo perché un regolatore di giri meccanico ha fatto il suo dovere bloccando pompa nafta e cremagliera di un tipico moter diesel piuttosto grandicello, andato fuori giri per una “sicurezza” che ha tolto il carico al motore. Il meraviglioso software che presiedeva a tutte le emergenze non ha funzionato.

Sorvolo sui 42 anni di “magagne software vissute su poche navi e parecchie fabbriche di mezza Europa. E si parla “solo” di automazione.

Nel “Industria 4.0 sono entrato solo di striscio, vedendo stuoli di giovani che sapevano perfettamente scaricare “matrici che rappresentano transistor” e “schemi di banali alimentatori per LED che si autocompongono”, giurando che Tutto lo scibile è dietro una tastiera, un mouse e uno schermo alla fine si preme un tasto e voilà il prodotto esce bello impacchettato sul camion con tanto etichetta magnetica di destinazione. Poi ci si accorge che dei 40000 alimentatori il 99% si è guastato dopo poche decine di ore perché la saldatrice era perfettamente regolata su “default printed board p/n xxxx” senza che NESSUNO sapesse che bisognava impostarla manualmente qualche 20° più calda per saldare “a fusione completa dello stagno” i condensatori e i transistor di potenza. NESSUNO. Tutti con tanta esperienza di computer. Le cose serie “banali,” come l'alinea di produzione le faranno gli altri”

Credo che cambiamanti devono maturare con l'Uomo e con le esigenze, non essere imposti/importati da un “Grande Fratello”.

Ricordiamo che il “digitale” è un costrutto ideale degli Uomini, dove le Leggi della Natura possono anche non essere rispettate e ottenere un risultato ideale. Una certa prudenza e un certo tempo di maturazione servono. L'industria, per digerire l'automazione ha richiesto 30 anni e ancora adesso troviamo automazioni che “credono” di far girare un

motore con il 300% della coppia in transitorio solo perché un “genio” ha rallentato l’acquisizione nell’anello di regolazione.

Dunque il banco prova è sbagliato perché reale.

Mettiamo in campo prudenza, affidabilità, tecnica, esperienza di processo, di prodotto, DI ESERCIZIO E DI MANUTENZIONE. Sono valori che nessuna tastiera possiede.

Molto apprezzata la propulsione LNG/elettrica. Condivido, I tempi sono maturi. Dietro al “cervello” che gestisce “l’ibrido” ci sarebbe da capire quanto know how di elettromagnetismo, di elettronica di potenza, di ottimizzazione del rendimento del motore diesel A QUELLA COPPIA E A QUEI GIRI ci stia. Interessante un “go home” elettrico, e la straordinaria abilità di un sistema di rimanere integro in caso di avaria grave. Non vorrei trovarmi nel locale batterie litio urtato e invaso dall’acqua di mare, neanche vicino, meno che meno con un interruttore che si apre con un aPICCOLA SCINTILLA. Per la ricarica ad induzione sono interessatissimo, i mezzi per far passare megawatt ci sarebbero, mi piacerebbe conoscere la frequenza di lavoro, la superficie dei “nuclei” e il traferro, le perdite per effetto pelle nei conduttori delle bobine e i mezzi convenienti per raffreddarle.

C’è una spiegazione che domando sulla generazione di energia ricavata dal moto della nave: come avviene senza contrastare le Leggi della termodinamica, visto che è in odore di moto perpetuo? E poi una altra: l’idrogeno libero sotto forma di H₂ per farne una sorgente di energia, da dove la ricaviamo?

Considera i mie dubbi e le mie domande solo come il desiderio di imparare cose nuova che un canuto vecchietto ha, a prima vista contrarie alle Leggi della natura o di tecnologia che deve fare esperienza.

Confesso dei gravi peccati. Sono ancora affezionato alle automazioni a relè, ai finecorsa elettromeccanici in alluminio pressofuso che pesano mezzo chilo, ai radiatori per transistor che mantengono la temperatura della giunzione un 30° al massimo sopra la temperatura ambiente. Industria 4.0? No. Stregoneria 0.999 con i suoi libri magici vecchi qualcuni 120 anni.

E sono affezionato ai cari ricordi, ad un Comandante ed Equipaggio che ti riportarono la nave a Genova da mezzo dell'Atlantico dopo un incendio in macchina con il 40% della potenza elettrica disponibile, una sola elica, mare forza 8. Il segreto? UNA NAVE FATTA BENE con un ottimo timone e gente che aveva esperienza di come portare a casa la pelle tirando fuori le palle.

Io credo ai miracoli, quelli che sono misurabili sul banco prova, con strumentazione di base. Cioè oscilloscopio rigorosamente analogico, tester a lancetta, cartine per misurare il pH, calorimetro con termometro a mercurio (e comoda sonda PT100), la bilancia con i pesi campione conservati nella scatola di mogano ricoperta di panno, una mola per sagomarmi l'utensile che mi ci vuole per il tornio.

Con tanto affetto e sempre desideroso di diventare “moderno”.

p.s. due settimane fa il temporale ha inchiodato l'automazione del parking dove sono solito. Il sistema di pagamento a telepass si è inchiodato e l'unica biglietteria “andava” solo con la carta di credito. Ne ho quattro. Messaggi sul display incomprensibili per un laureato a pieni voti di ingegneria elettronica con quasi 43 anni di curriculum internazionale. Un altro “parcheggiato” mi ha dato una mano pestando tasti in una sequenza per me illogica. In 10 minuti si è formata una coda di una cinquantina di auto. Ho fatto il pieno di blasonate maledizioni di professionisti, avvocati, commercialisti, professori e di una rampante mamma che doveva correre a prendere il bimbo a scuola.

Nota. Non è la prima volta che il parcheggio si pianta. E' la prima volta che il parcheggio è gestito da remoto, da milletrecento metri di distanza.

Fare le proporzioni e metteteci un pochi di scogli o un canale tipo quello dell'Hudson o il nostro casereccio canale Marghera, con una centrale operativa a 13.000 miglia di distanza.

Droga, alcol, sballo e ludopatie tra allarmi, indifferenza, scarsa efficacia delle leggi e inadeguate azioni di prevenzione e di contrasto. Assuefazione di chi lo fa e di chi guarda con rassegnata ineluttabilità.

Citazioni autorevoli e opinioni personali di chi scrive su cause, effetti, rimedi. **Dall'intervento di Tobia Costagliola**

Spaventoso problema e giovani a rischio. Antidoto? PRESENZA GENITORIALE E EDUCAZIONE A 360°

Ogni età ha la sua educazione. E per educare bisogna essere presenti, legati ai figli, mostrare che i TUOI valori FONDAMENTALI valgono soldi e fiducia positiva nella società.

Difficile oggi dove ambedue i genitori lavorano e i nonni ruscano fino a tarda età per vivere della professione dopo che gli hanno “diluito la pensione”

Non ci sono ricette universali, ma qualche esperienza si può raccontare.

1. Mamma che se rientri dopo le 22 ti sfascia il manico del battipanni sul groppone.

2. Papà che insegna: “se vuoi, GUADAGNATELO con i bei voti a scuola, rendendoti UTILE a casa.

3. Sport d'élite (tennis, golf, tiro con l'arco) importante essere nel Comitato e accompagnatore nelle gare nazionali, è preferibile essere chiamato “gendarme” dai componenti la squadra. Ma il giorno dopo la squadra vince e tutto è dimenticato. Alla droga neanche pensarci, che se ti squalificano perde tutta la squadra e i compagni ti legnano.

4. Concedere l'auto di famiglia DOPO CHE HANNO PASSATO L'ESAME DI PATENTE CH TU GLI FAI, compresa la frenata con sbandamento nella pozzanghera di un certo piazzale e la gicanes intorno ai coni con frenata improvvisa e repentina. (Nota. È necessario che il service della Casa Madre ti porti l'assetto dell'auto ad un grado sportivo, sospensioni, pneumatici, freni, non il motore.)

5. Scuola che dia loro una preparazione a costo di svenarti per la retta dell' istituto privato a mezz'ora di auto all'atro capo della città.

6. insegnare algebra, geometria, grammatica, eccetera e NON fare i compiti in loro vece.

7. Insegnare a fare magnifiche grigliate, così che diventino il beniamino della compagnia: festicciole in villette di amici uniscono e insegnano organizzazione, conto economico e ottimizzazione delle

risorse con riduzione degli sprechi, recupero delle lasagne al sugo per lo sformato serale;

8. Convincere il maschietto che a mezzanotte si è a letto: o con la “lei” dei sogni o da solo se ti è andata a buca. Le “lei” migliori le azzeccchi presto, dopo le undici restano i residuati che non merita perderti il sonno. La femmina è più ganza. Forse la madre sa qualcosa....

9. Dopo la laurea: se il figlio non trova lavoro già un mese prima di finire, come regalo di laurea gli anticipi gli acconti da versare alla cassa previdenza, assicurazione ecc., apre partita IVA. E con quella si compra l'auto, si mantiene, sgomita per farsi una professione, si forma la cerchia di colleghi. Ravana i misteri fiscali.

Nota c'è sempre alle spalle la flotta. Un vecchio incrociatore, lento ma dalla mira buona e una portaerei, veterana di mille battaglie. Munizionamento a base di archivio tecnico scientifico professionale e di indirizzi di vita pratica. Rotte già tracciate in bonaccia e in mari difficili.

10. Il letto di casa, il computer, il frigo sono sempre a disposizione dei marmocchi, restano marmocchi anche quando, cresciutelli, ti portano i nipoti.

11. Qualche Invito nel tuo ambiente, dove vedono che sono rampolli di una stirpe stimata.

12. Applicare TUTTI in famiglia il manualetto vecchio di 4000 anni, 10 semplici regole, in particolare quelle centrali: art. 4° Onora il Padre e la Madre; art. 5° Non ammazzare.

13. La cosa più importante: AGIRE dalla nascita.

“ PERCHE’ IL PATRIMONIO MORALE, ECONOMICO E DEL SAPERE DAL TEMPO DEI NOSTRI AVI PASSI AI NOSTRI DISCENDENTI, AGIAMO E PREGHIAMO. ASCOLTACI SIGNORE.”

Il risultato non è garantito nel 100% dei casi, ma umanamente di più non si può fare.

La tragedia di Norma Cossetto: Grazie, ho inviato l'articolo ad un amico che cura la storia della zona ex Imperio austriaco.

Un caro saluto, e grazie che mi dai occasione di scrivere.

Filtra tu cosa si può e cosa non si può pubblicare.

ING. CAP. GIORGIO MAREGA

LIBRI, EVENTI

Libreria Internazionale Il Mare

VIAGGIO A CARTAGINE

Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi Mercoledì 6 Novembre 2019 ore 18:30 presso i locali della Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 Roma alla presentazione del nuovo volume delle Edizioni di Storia e Studi Sociali

VIAGGIO A CARTAGINE

Lungo le rotte di una civiltà, tra scoperte, culture materiali e miti saranno presenti gli autori

Carlo Ruta saggista e storico delle civiltà mediterranee

Francesco Tiboni ricercatore, archeologo di terra e di mare

presenta Maurizio Gentilini Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma

Ancora un viaggio lungo il Mediterraneo antico, attraverso un dialogo serrato, partendo stavolta dall'Oriente, dalla terra di Canaan, dove i due autori «sostano» un po', alla ricerca dei caratteri del mondo

fenicio, per approdare infine a Cartagine, che espande e arricchisce quella civiltà in Occidente. La città nordafricana gode di un'agricoltura florida e di un ricco artigianato ma è dotata, soprattutto, di uno straordinario estro marinaro e mercantile. Dopo avere sparso le proprie basi commerciali in numerose aree del bacino, essa si proietta oltre le Colonne d'Ercole, interloquisce con l'Africa mediterranea e con quella profonda. Per ampliare ulteriormente i propri scambi, punta, dall'Atlantico, lungo le rotte dei metalli, verso le coste della Bretagna, e forse si porta oltre. Nel solco della tradizione fenicia, imprime, contestualmente, svolte importanti nei processi di sviluppo delle tecniche navali. In alcune fasi, Cartagine è un paese in guerra, ma, come è nella propria indole, neppure in quei frangenti si sottrae allo scambio e alla contaminazione. Essa combatte contro le poleis greche dell'Occidente ma si apre alle culture ellenistiche. Per diversi secoli dialoga con Roma, che trova in essa modelli forti da emulare, ma poi è la guerra, da cui esce sconfitta, distrutta e travolta da accuse infamanti, destinate ad alimentarsi ancora in età moderna con il supporto di alcune letterature occidentali. Un viaggio, in definitiva, quello che gli autori propongono, come atto di rispetto verso una civiltà tra le più complesse dell'età antica.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

MARK TWAIN “Innocenti all'estero”1867. Da

“Viaggio in Liguria” edito per conto del Consiglio Provinciale della Liguria 1973

...Qui (nella parte più antica del Centro storico di Genova) la gente abita case più massicce, ampie, solide che si possano immaginare. Ognuna di esse potrebbe farsi beffe di un assedio. La regola è cento piedi* di larghezza e cento di altezza e si salgono tre rampe di scale prima di accorgersi che vi abita gente. Tutto è pietra e della più solida ... I muri sono spessi quattro o cinque piedi. In genere le strade sono larghe all'incirca da quattro, cinque piedi ad otto, e contorte come

cavatappi. Percorri una di queste tette fenditure, guardi in su e vedi il cielo ridotto a somiglianza di un nastro di luce, dove le cime dei palazzi sui due lati della strada quasi si uniscono. Ti sembra di essere sul fondo di qualche terribile abisso, col mondo intero molto al di sopra di te. Ti aggiri a caso attraverso di esse nella maniera più misteriosa e non sai orientarti meglio che tu fossi cieco.. Non riesci a persuaderti che queste sono vere strade e che i torvi, mostruosi palazzi siano case finchè non vedi una donna elegante e bella emergere da queste buie e desolate tane che per metà sembrano prigioni. E ti chiedi come possa una così incantevole crisalide venir fuori da un bozzolo tanto poco attraente...)

* Un piede corrisponde a m. 0,30 (fonte Internet)

Alla Facoltà di Architettura un docente ci parlò delle abitazioni del centro storico di Genova. Si discuteva se non fosse il caso di dare più luce e spazio ad alcune abitazioni situate lì, abbattendo gli edifici dalla struttura ormai assai precaria. Ci disse che sarebbe stato impossibile o almeno alquanto pericoloso portare avanti tale progetto perché quasi sempre una casa si appoggia all'altra e, in caso, potrebbe verificarsi un effetto domino disastroso... Inoltre, se fosse possibile e i detriti si dovessero ammassare in un vicolo molto stretto, ci sarebbe pure il problema di trovare dei mezzi per asportarli, se non forse con piccoli motocarri chiamati APE... Ci spiegò inoltre che se solo si togliesse l'acqua dalle grandi cisterne situate nel seminterrato di certe antichissime abitazioni, si comprometterebbe la loro stabilità. ...

(N.d.R.)

Carla Mangini 2019

fine