

E' per questo che, avendo ora un certo tempo libero, mi è sorto il desiderio di mettere ordine nei miei 'ricordi di gioventù', cominciando dalle fotografie, quindi senza particolare impegno delle attività cerebrali, se non quelle della memoria.

Se queste mie note possono servire a qualcuno, bene: ne sarò contento !

SOMMARIO

1. **Motivi di questo scritto**
2. **Descrizione dell'ambiente di bordo, della nave – luogo dell'evento principale narrato –
e di alcuni personaggi di bordo**
3. **Svolgimento dell'evento**
4. **Altri eventi successivi di carattere simile:**
 - scivolone pericoloso**
 - solo, appeso in stiva**
 - inserimento pace-maker**
5. **Doverose considerazioni ...
"postume" sulle Grazie Ricevute**

Per Grazia

ricevuta

NOTIZIE SOMMARIE SU CHI SCRIVE

Sono Enrico Ravasi. Sono nato a Genova nel 1934 e qui abito tuttora.

A causa della seconda guerra mondiale sono sfollato da Genova a Camogli poco dopo il bombardamento del 9 Febbraio 1941 da parte della flotta inglese, e sono rimasto a Camogli fino al 1966.

Ho quindi seguito le scuole elementari e medie in questa splendida cittadina e, abitando proprio "in Funtanella" o "sul moletto" ovvero al porticciolo, non potevo non respirare l'aria marinara e peschereccia che vi si viveva allora.

La conseguenza di ciò fu che, malgrado avessi studiato al Liceo Scientifico (a Chiavari) ed avessi poi iniziato l'Università, nel 1956 mi presentai da privatista all'esame di quello che ora è la "Maturità Nautica", ottenendo però solo l'ammissione alla quinta classe; tornavo quindi sui banchi della scuola e l'anno successivo ottenevo il diploma di Aspirante Capitano di Lungo Corso.

A Camogli ho anche ricevuto le prime istruzioni sulla religione cattolica, che ha sempre guidato e tuttora guida, con ovvi alti e bassi, i miei pensieri e le mie azioni.

Erano tempi... facili, per cui solo due giorni dopo l'uscita dei quadri con i risultati degli esami già ottenevo il mio primo lavoro imbarcandomi come Allievo ufficiale su una petroliera, e cominciavo la mia vita di marittimo in giro per il mondo.

Nel 1968, a seguito di disaccordi gestionali con la compagnia con cui navigavo con il grado di Primo Ufficiale, sbarcavo ed iniziavo la ricerca di un lavoro a terra.

Seminate molte lettere e 'curricula', nello spazio di circa due mesi diventavo impiegato in una delle maggiori agenzie marittime di Genova, occupandomi di reclami assicurativi.

Era frattanto giunta l'età di cercare moglie, e la trovavo abbastanza presto; mi sposavo nel 1971 e dopo alcuni anni finalmente nasceva mio figlio; la mia famiglia ad oggi non è più aumentata di numero e procede, con mia e, oso sperare, reciproca serena soddisfazione.

Dopo alcuni anni da impiegato 'mezza manica' mi veniva a noia il lavoro troppo metodico, e, complice un cambio di impiego sbagliato e di brevissima durata, mi trovavo ad iniziare la professione di perito nel campo assicurativo, navale e dei trasporti, che mi offriva un'attività varia e soddisfacente, con innumerevoli viaggi e contatti attraverso l'Italia.

Solo da poco, e a ben 50 anni dall'inizio, ho terminato la mia attività, e faccio ora il pensionato a tempo pieno, o quasi.

Voglio aggiungere che la mia passione per le attività marinare mi è rimasta addosso, e che a suo tempo ho partecipato a un corso di vela ed ho posseduto varie barchette, a motore e a vela, con cui mi sono divertito a scorrazzare nel mare compreso tra Genova e Portofino, dopo aver cessato la navigazione, e fino al 2007.

-----=00=-----

VIAGGIO IN CUI SI SVOLSE L'EVENTO

I mesi erano rotolati veloci uno dopo l'altro, e nei primi giorni di Dicembre 1962 stava per terminare lo scarico di carbone per le acciaierie di Yokohama in Giappone, ed il prossimo porto di destinazione era stato frattanto reso noto: Portland, nello stato di Victoria, Australia.

L'ufficiale marconista, un giovane simpatico 'viveur' di Parma, che ad ogni approdo in Giappone trovava puntuale la sua 'gheisha', riceveva giornalmente, anche mentre la nave era in porto, i bollettini meteorologici, sia giapponesi che della flotta del Pacifico degli Stati Uniti.

Negli ultimi tre giorni prima della partenza era diventato chiaro che un paio di giorni dopo che fossimo partiti la nostra nave si sarebbe trovata ad attraversare inesorabilmente tre successivi uragani, o, come definiti nel Pacifico, 'tifoni': ovviamente il Comandante era bene a conoscenza di ciò.

Malgrado la pessima previsione di incontrare molti giorni di mal tempo attraversando il mare delle Filippine e quello delle Salomone, il Comandante aveva già stabilito di procedere nella rotta più diretta, quindi senza deviazioni.

Inoltre, per risparmiare ore di lavoro, il Comandante aveva anche previsto di partire con le stive ben aperte, perché dovevano essere scopate e lavate per rimuovere i residui del carico di carbone, poi dovevano essere sommariamente imbiancate a calce per ricevere il prossimo carico di grano.

MOTIVO DI QUESTO SCRITTO

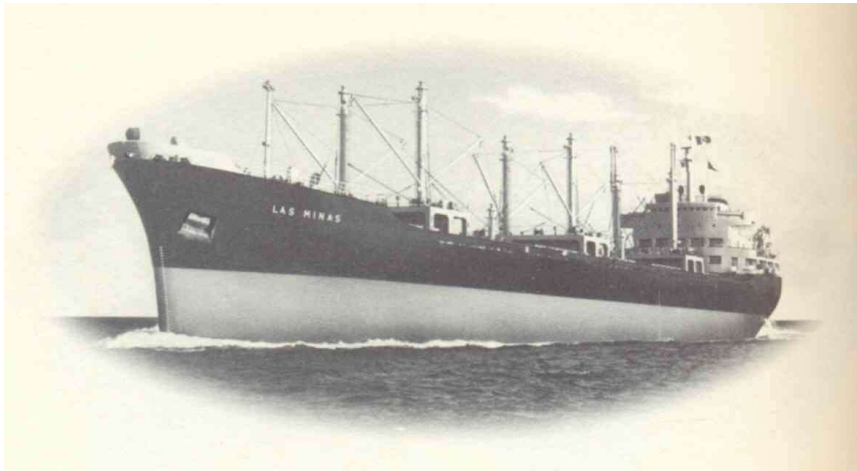
Sto scrivendo nell'estate del 2021, perché solo da qualche mese mi frulla in testa un'idea: è sorto in me il desiderio di raccontare un'avventura occorsa ben sessant'anni or sono, ma non solo di raccontarla di per sé, ma per le implicazioni morali e spirituali che ne possono scaturire e di cui solo ora mi sto rendendo conto.

Si tratta di un evento che avrebbe potuto evolversi in maniera differente, ed in tal caso occorre ammettere che non sarei qui a scrivere.

Perché solo ora io mi accinga a scrivere, non saprei dire, ma solo da qualche mese mi capita di rimuginare i ricordi di un fatto che, pur essendo ormai molto lontano nel tempo, mi è tuttora chiaro e dettagliato.

Forse la pandemia del Covid 19, forse il succedersi degli anni, mi hanno inconsciamente spinto a guardarmi indietro e a rivedere i fatti della vita.

Ma andiamo con ordine !



La m/n "Las Minas"

AMBIENTE DELL'EVENTO

Verso la fine di Maggio 1961 presi imbarco nel porto di Genova su una nave da carico di bandiera panamense gestita da interessi italiani, noleggiata ad una società tedesca per effettuare trasporti di prodotti alla rinfusa, in genere carbone, sale, granaglie.

Il mio compito a bordo era quello di terzo ufficiale di coperta, con turni di guardia in navigazione tra le 8 e le 12, e tra le 20 e le 24, oltre a servizio di infermeria quando necessario e segreteria generale.

L'ambiente era generalmente buono, con ottimo rapporto personale con il Primo Ufficiale (Comandante in seconda), palermitano 'doc', come pure con il Secondo Ufficiale, di Cervia, e con molti altri dell'equipaggio, cuoco compreso: avere amico il personale di cucina può servire...

Un ottimo rapporto si era formato con l'Allievo Ufficiale di coperta, genovese e fresco di diploma, anche perché io ero tra i più giovani ufficiali di bordo.

Il Comandante, ex ufficiale di vascello della Regia Marina, era piuttosto asciutto e rigido, soprattutto gli piaceva ricordare che sulla nave *"il comandante è il primo dopo Dio"*; ogni tanto tuonava con qualcuno anche per cose insignificanti, sottolineando che *"in mare gli errori sono fatali"*.

La motonave "Las Minas" era stata costruita a Livorno pochi anni prima, aveva una portata di circa 16000 Tonnellate, sei stive, ed aveva un motore FIAT che permetteva una velocità di 13 - 14 miglia orarie.

Partiti da Genova nel Maggio 1961, effettuammo vari viaggi in Atlantico e in Pacifico attraversando il Canale di Panama; andata con carico, e trasferimenti al successivo porto di carico in zavorra, ovvero con nave leggera e vuota, solo appesantita da alcune cisterne piene d'acqua di mare per compensare rollio, beccheggio e sforzi strutturali in caso di mare agitato.

Infatti le operazioni di apertura e di chiusura delle boccaporte, ovvero dei portelloni che chiudono le stive, in condizioni meteorologiche normali impegnava circa 20 minuti per ognuna delle sei stive, quindi bisognava risparmiare tempo, lavoro e rispettivi costi!

In effetti il risparmio di ore prospettato, e quindi dei costi relativi, non è trascurabile se le operazioni si ripetono per più giornate; voglio aggiungere tuttavia che, secondo la mia esperienza, non è affatto usuale ed assolutamente non "marinaro" viaggiare con le stive aperte, se non per tratti brevi o in condizioni di mare calmo o moderatamente tranquillo.

Aggiungo tuttavia che il Primo Ufficiale aveva tentato di obiettare con il Comandante in merito alla condotta proposta, prospettando il pericolo che poteva derivare dal navigare con le stive aperte, ma senza riuscirci; la risposta era ovvia: **lui** era pagato per fare l'interesse della Compagnia Armatrice....

Intanto la nave era partita e, come previsto, le condizioni meteorologiche dapprima non buone ma accettabili avevano cominciato a peggiorare, con pressione barometrica in continua diminuzione, movimenti di rollio e beccheggio sempre più ampi, che non permettevano di riposare adeguatamente.

Ricordo che poche volte nella mia carriera marittima mi sono trovato come in quei giorni, a cercare di riposare nella cuccetta a pancia in giù, gambe larghe e mani aggrappate all'orlo del materasso per non cadere sul pavimento!

Inoltre, scendeva a non finire una pioggia grossa, con vento forte fino al livello di uragano, che obbligava a navigare con il radar continuamente acceso nel tentativo di 'vedere' nella cortina di pioggia. Il servizio di vedetta tradizionale, 'a vista', veniva mantenuto per tradizione, ma in quelle condizioni era perfettamente inutile.

Nella situazione finora descritta, diventava anche necessario ridurre la velocità, per diminuire lo sforzo del motore, ma di conseguenza diventava ovvio che il tempo di navigazione nelle acque tempestose si allungava notevolmente.

Anche il servizio di cucina, a causa dei movimenti della nave, diventava impossibile, ed il cuoco si ingegnava ad ammannire i pasti tipo picnic, con panini raffermi più o meno sfiziosi, utilizzando cibi in conserva.

La nave procedeva verso sud-est; incontrando la terza e peggiore delle successive depressioni all'altezza delle Isole Salomone, le condizioni del tempo, e soprattutto del mare, diventavano davvero stressanti per l'equipaggio, ma anche per la nave.

Il Comandante ad un certo punto della giornata decideva di chiamare tutti i marinai in coperta, avendo deciso che era meglio chiudere le boccaporte delle sei stive.

Per fare ciò occorreva stendere un cavo di acciaio per tirare i portelloni Mc Gregor dalla loro posizione di riposo fino alla totale chiusura delle mastre, e poi fissare il tutto con gli appositi tiranti.

Il lavoro si svolgeva con grande attenzione a ciascuna ondata che si abbatteva sulla nave, trattenendo opportunamente con cavi i portelloni per evitare che scarcellassero fuori dalle loro guide, con risultati impensabili.

Un portellone che fosse caduto verticalmente in stiva poteva sfondare il cielo del doppio fondo e forse anche trapassare il fasciame del fondo, ovvero causare una falla con conseguenze non facilmente controllabili.

Malgrado le aspettative funeste, tutta l'operazione si svolse in poche ore senza danno alcuno, e la nave ora poteva considerarsi un poco più sicura.

Solamente il nostromo, un anziano lupo di mare di Camogli, purtroppo ebbe a scivolare, cadendo sul fianco destro, e ne uscì dolorante.

Solo dopo l'arrivo al porto di destinazione fu visitato da un medico per i persistenti dolori, e la diagnosi fu di frattura della testa del femore, per cui venne sbarcato, ospedalizzato e poi rimpatriato.

I movimenti di beccheggio sollevavano la prua della nave verso il cielo; era ovvio che, al contrario, la poppa della nave sprofondava negli avvallamenti tra le onde, ed il rollio era rapido ed ampio, fino ed oltre i 23° su ciascun lato.

In queste condizioni eravamo giunti verso il sesto o settimo giorno di navigazione avversa; come altre volte in quei giorni, dopo un tentativo di colazione fatto in piedi, con l'allievo ufficiale di coperta mi accingevo a fare un giro degli alloggi e della cucina per vedere come stesse l'equipaggio e se tutto fosse più o meno in ordine.

Nella saletta sottufficiali (che sono il nostromo, il capo fuochista, l'elettricista, l'operaio meccanico, il cuoco) un marinaio piuttosto spaventato ci informava che a poppa estrema i cavi da ormeggio in fibra di Manila, che erano stati lasciati a poppa all'aperto dopo la partenza per farli asciugare, rischiavano di essere trascinati fuori bordo dalle onde.

Accompagnato dal mio amico allievo ufficiale mi precipitavo verso la porta esterna per andare sul posto e verificare la situazione.

Ero terribilmente allarmato, perché il mio pensiero mi aveva presentato i cavi già penzolanti fuori bordo, col rischio di rimanere avvolti nelle pale dell'elica: ciò avrebbe potuto causare il blocco dell'asse ed il fermo del motore principale, e in breve la perdita della nave con tutto l'equipaggio, me compreso...!

In tali condizioni, senza forza di propulsione, la nave non sarebbe più stata in grado di resistere alla forza del mare, ed era impensabile per l'equipaggio poter abbandonare la nave mettendo a mare le scialuppe di salvataggio, che si sarebbero sfasciate contro le fiancate della nave per l'eccessivo rollio e l'ampiezza delle onde.

Aprivo la robusta porta di legno che dava sul ponte di poppa, lato sinistro, ed in quel momento la nave si impennava, immergendo la poppa nella cavità dell'onda: mentre il mio collega allievo riusciva a chiudere la porta rimanendo all'interno, io venivo catturato dall'onda e spinto in alto per alcuni metri.

Istintivamente riuscivo ad aggrapparmi con un braccio al lato interno della ringhiera del ponte lance, ove mi trattenevo con tutta la forza finché l'onda si ritraeva, ovvero la nave si riposizionava quasi orizzontale.

In quel frangente avevo avuto comunque il tempo di vedere che i grossi cavi da ormeggio in effetti erano smossi dalla loro posizione ed avevano iniziato a penzolare oltre la murata, quindi il paventato rischio di peggio era ben prossimo.

L'allievo ufficiale, passata l'onda, riapriva la porta e mi urlava "Ravasi, ci sei ?", evidentemente temendo che fossi stato trascinato in mare; sempre aggrappato alla ringhiera, gli rispondevo che sì, c'ero, e che salivo sul ponte ad allertare il Comandante.

Saliti altri due piani sulle scalette esterne giungevo alla porta del ponte, che aprivo entrando, sgocciolante per il bagno fatto: il comandante mi chiedeva perché fossi salito da sopravvento anziché da sottovento, e perché fossi così bagnato, ma senza rispondergli urlavo che i cavi di poppa minacciavano di essere trascinati nell'elica.

In plancia oltre al comandante vi erano anche il primo ed il secondo ufficiale, che immediatamente provvedevano a chiamare tutto l'equipaggio per trarre i cavi di ormeggio di poppa nei corridoi degli alloggi, anche se largamente inzuppati di acqua di pioggia e acqua di mare.

A questo punto il comandante decideva di modificare la rotta per cercare di ridurre i movimenti della nave nel tifone ed agevolare il lavoro di rimozione dei cavi: io e gli altri ufficiali inorridivamo all'idea di modificare la rotta, perché ciò era contrario alle buone tradizioni marinare, ma soprattutto perché altamente pericoloso.

Esistono infatti regole dettate dall'esperienza, reperibili anche nei manuali di arte marinaresca, secondo cui prima di modificare la rotta occorre conoscere bene la posizione del centro della depressione ciclonica, per cui esiste il rischio di avvicinarsi a condizioni di vento e mare peggiori, anziché di allontanarsene (regole del "semicerchio maneggevole e semicerchio pericoloso").

Noi tre ufficiali, scendendo per aiutare l'equipaggio a rimuovere i cavi dalla situazione di pericolo ci guardavamo perplessi, ed il secondo ufficiale sottovoce si chiedeva se non fosse il caso di rimuovere il Comandante dal comando e rinchiuderlo per evitare di perderci con la nave ed il resto dell'equipaggio. Ma questa ultima ratio quasi assimilabile ad ammutinamento non ebbe seguito.

Le gomene che rischiavano di cadere fuori bordo venivano quindi spostate nei corridoi degli alloggi a forza di braccia, con attenzione ai movimenti delle onde, e dopo un paio di ore di fatica il peggior pericolo poteva dirsi cessato.

Fortunatamente, dopo alcune ore il mare ed il vento cominciavano a calare di intensità, e potevamo dirci fuori dalla situazione di pericolo del tifone, anche se la calma era ancora lontana.

Procedendo verso acque sempre meno agitate la vita di bordo poteva riprendere in maniera usuale, con riposo normale, cucina regolare e lavori di preparazione delle stive per il prossimo carico, secondo le desiderata del Comandante.

Verso la fine di Dicembre 1962, intorno a Natale, giungevamo al porto di Portland, stato di Victoria, Australia, con le stive in ordine per caricare grano, destinato a Wismar, Germania Orientale.

Vista la situazione geopolitica corrente a quell'epoca, tempo di guerra fredda, parafrasando un poeta del Seicento si può commentare: "o gran potenza delle triangolazioni commerciali", per cui il grano dei *capitalisti* veniva consegnato ad una stato *comunista* malgrado il ben noto embargo!

=====

Altri eventi occorsi, degni di considerazione:

Un pericoloso scivolone

Durante la mia attività di perito assicurativo, intorno agli ultimi anni ottanta, mi trovai a svolgere degli accertamenti su una nave in porto a Genova; la nave, relativamente nuova, aveva avuto un'avaria all'impianto idraulico di apertura e chiusura di una stiva; una gru stava tentando di rimettere in posizione un portellone uscito dalle sue guide.

Presenziavano alle operazioni diversi periti e tecnici per le varie parti interessate, tra cui il sottoscritto; per avere migliore visione dell'operazione, attento a scattare fotografie da allegare alla mia relazione, decisi di salire sull'orlo della mastra del boccaporto e cominciai a scattare fotografie.

Ad un certo punto mi mossi un poco avanti, non accorgendomi che la superficie dove camminavo era largamente irrorata di olio lubrificante, fuoriuscito a causa dell'avaria, per cui era inevitabile che vi scivolassi sopra.

Nell'istante in cui scivolavo, anche se ben sapevo da prima che sotto di me c'era la stiva vuota, profonda non meno di otto metri, mi rendevo terribilmente conto di quanto stavo facendo: tuttavia istintivamente riuscii a flettere le gambe e, così abbassato il mio centro di gravità, la scivolata cessò immediatamente. Nessuna caduta in stiva da registrare!

Solo, appeso in stiva

Sempre nel corso della mia attività peritale, alcuni anni dopo del fatto precedente, mi trovavo ad ispezionare lo stato delle stive di una grossa nave porta-rinfuse greca, per redigere poi il necessario rapporto alla fine di un periodo in cui la nave era stata noleggiata.

Come d'uso, con tuta, guanti, elmetto, taccuino e macchina fotografica cominciai l'ispezione, che comportava almeno cinque-sei ore di lavoro, mediamente un'ora per ciascuna stiva; inizialmente ero accompagnato da un ufficiale di bordo, che poi mi lasciò solo, assicurandomi che dall'alto vi sarebbe stato un marinaio per le mie eventuali necessità.

La discesa alle stive avveniva tramite una scaletta di ferro verticale fissata nella paratia trasversale; la profondità della stiva era di circa 12 metri; per sicurezza vi era una specie di imbragatura con un cavetto d'acciaio che permetteva di scendere fino al fondo con un sistema a scorrimento e maniglia bloccante di emergenza.

Ero finalmente giunto, senza interruzioni, alla fine dell'ispezione dell'ultima stiva ed iniziavo a risalire verso il ponte di coperta; dopo la prima rampa verticale della scaletta, mi fermavo un attimo, assicurato con il cavetto di sicurezza, e guardavo in alto.

Pensando alla distanza rimanente da salire, mi rendevo conto che sull'orlo della mastra del boccaporto non si vedeva alcuna persona affacciata a sorvegliare i miei movimenti, come avrebbe dovuto essere, ed improvvisamente ebbi alcuni istanti di panico.

E se mi fossi sentito male ? E se nessuno si fosse reso conto che 'il perito' era bloccato ed incapace di salire? E se fossi crollato per stanchezza, senza riuscire ad azionare il freno del cavetto di sicurezza?

Non avevo mai sofferto prima di attacchi di panico e, dopo qualche secondo di immobilità, riuscii a respirare profondo e a riprendere la salita raggiungendo l'uscita della stiva.

Anche in questo caso, tutto fu bene quello che terminò bene !

Inserimento del pace-maker

Una dozzina di anni fa, per motivi ignoti, ho avuto delle anomalie nella pulsazione cardiaca, per cui ho dovuto ricorrere al Pronto Soccorso ospedaliero di Genova.

Mi veniva riscontrata una disfunzione che, se non eliminata, poteva dare origine a gravi conseguenze: il rimedio consisteva nell'inserimento di un 'pace-maker', ovvero di un regolatore automatico, alimentato a batteria, delle pulsazioni; ciò avviene collegando due elettrodi stimolatori nel cuore, collegati al suddetto pace-maker.

L'inserimento di pace-maker con relativi elettrodi avveniva con un'operazione chirurgica a cura di cardiologi specialisti, con anestesia locale, durante un paio d'ore di lavoro, cui seguivano un paio di giorni di ricovero per il controllo del risultato.

Nel corso dell'operazione, cui partecipavo con attenzione da sveglio, ad un certo momento mi resi conto che la 'pompa', ovvero il cuore, era ferma!

Prima di ogni mia reazione, tuttavia, il cuore ricominciò a pulsare, ovviamente con la mia più grande soddisfazione!

Alla fine dell'operazione mi permisi di interloquire con il chirurgo che aveva guidato l'intervento, e gli chiesi se la mia sensazione di arresto cardiaco fosse vera; in risposta il chirurgo mi spiegò che effettivamente era stato lui ad interrompere la pulsazione diretta del corpo, subito immettendo il ritmo di pulsazione del pace-maker.

La sensazione era stata eccezionalmente calma e niente affatto allarmata, ed ancora una volta, in questa circostanza al limite del drammatico, tutto era finito nel migliore dei modi.

=====

Considerazioni ... "postume" sulle Grazie Ricevute

Già: Grazie Ricevute ! Perché non me ne sono mai reso conto in tutti questi anni ?

I fatti che ho narrato, soprattutto il primo nel quale un diverso esito non mi avrebbe permesso di scrivere queste note - ma anche per gli altri eventi è indubbiamente così - solo da alcuni mesi mi frullano nella testa, con il rimpianto ed una certa tristezza per non essermi mai prima reso conto della Mano del Creatore che era e, sono convinto, tuttora sta sopra di me.

E' per questo che desidero **CLAMARE** ai quattro venti il mio grazie continuo e totale al mio signore Gesù, e chiedere a Lui misericordia per non essermi mai prima ricordato di ringraziarLo per tutte queste grazie ricevute, e magari di altre occorse e da me parimenti non riconosciute.

Devo riconoscere che, in ciascuno di questi eventi, ho ricevuto nientemeno che la grazia della vita, cioè, secondo me, la maggiore delle grazie possibili: non una promozione, non una vincita al gioco, non altre banalità, ma **La Vita** mi è stata ripetutamente regalata!

Come vorrei avere la penna del Cardinale Martini o di Mons. Tonino Bello, per poter descrivere in modo meno arido e più convincente quello che solo da qualche mese ho cominciato a comprendere!

“Egli mi ha sottratto dalla morte, ha liberato i miei occhi dalle lacrime, ha preservato i miei piedi dalla caduta.”

Cosa posso fare per rimediare a queste imperdonabili leggerezze e dimenticanze? Il Salmo 115 mi aiuta, quando recita: **“Che cosa renderò al Signore per quanto mi ha dato? Alzerò il calice della salvezza e invocherò il nome del Signore”**.

Varie volte durante ogni giorno mi capita di tornare alla mente sulle avventure occorse nel tifone, o sulle navi durante il lavoro, o nell'intervento del pace-maker, e molte volte ringrazio mentalmente il mio Signore.

Mentre prima frequentavo la S. Messa pressoché quotidianamente, con convinzione sì ma quasi per abitudine, ora partecipo alla Messa proprio perché sento di dovere questo ossequio e ringraziamento (che cosa è infatti la Messa se non una celebrazione di ringraziamento per il dono dell'eucarestia?) al mio Creatore.

Mi rendo anche conto che la Divina Provvidenza agisce in continuazione, e dall'inizio della creazione interviene per motivo dell'amore, della giustizia e della misericordia, proprie di Dio nostro Padre.

Ed allora, oltre ad 'alzare il calice della salvezza ed invocare il nome del Signore', trovo giusto e doveroso collaborare all'opera della Provvidenza con i mezzi che ho a disposizione, con la mente, con il tempo, con il consiglio attento e disinteressato, con offerte caritative.

silenzi... perché ?

Mi viene in mente di ricercare il perché dei silenzi, con i quali ho coperto tutti questi fatti che ho raccontato: silenzi nei confronti di famigliari e amici ai quali racconto qui e solo ora cose avvenute fin oltre mezzo secolo fa.

In effetti rientra nella mia indole passare oltre l'immediato, portarmi avanti, quando non esiste motivo di tornare indietro, di rimuginare fatti pregressi ormai finiti.

Occorre però obiettare a mio carico che gli eventi occorsi vanno rivisitati con attenzione, perché hanno coinvolto la mia vita, in senso positivo, permettendomi di continuare a viverla: non è un fatto di poca importanza, che la mia fede religiosa mi porta ad attribuire all'amore di Dio, che si esplica nella Sua Provvidenza e Misericordia.

Forse una certa attenuante posso cercarla nella mia scelta di non allarmare chi mi vuole bene, i miei famigliari della mia famiglia di origine e quelli della mia attuale famiglia, che non ho mai voluto coinvolgere più di tanto, ben conoscendone la facile suscettibilità emotiva.

Tuttavia, forse mi ripeto, è solo da poco tempo che mi sono reso conto delle grazie ricevute nel corso di tanti anni, alle quali non avevo mai dato il giusto riconoscimento: e di conseguenza non mi stanco di ripetere il mio ringraziamento gioioso al Signore che provvede.

Ed a questo punto voglio aggiungere una perla, una meraviglia inaspettata, che è giunta sulla mia famiglia, anch'essa solo da qualche mese, per precisione verso la metà dell'anno 2021: mio figlio Andrea, ormai ultra quarantenne, laureato, con un lavoro soddisfacente in un ambiente sereno, ha deciso di dare le dimissioni dal suo impiego per entrare nel Seminario Diocesano ed iniziare gli studi per diventare Sacerdote.

Inutile dire come io e mia moglie siamo rimasti stupiti quando Andrea ci ha comunicato la sua decisione, assolutamente non prevista malgrado conoscessimo la sua profonda religiosità e la sua disponibilità multi-decennale a svolgere attività ecclesiali.

Anche in questa manifestazione della volontà di Andrea siamo riusciti a riconoscere un segno della Divina Provvidenza, verso la quale ci inchiniamo, lieti di poterla assecondare.

Infine, nei prossimi giorni si compirà il cinquantesimo anniversario del mio matrimonio con Luana: cinquanta anni trascorsi insieme, sostenendoci quando necessario, cioè sempre, camminando mano nella mano: anche qui non posso fare a meno di vedere una terza mano, quella della Divina Provvidenza, che finora ci ha accompagnati.

**Sia dunque oggi e sempre GLORIA
AL PADRE, AL FIGLIO E ALLO SPIRITO
SANTO, per tutto quanto ci accade e ci
circonda, mosso da Chi ci ha dato la vita e ci
accompagna durante tutta la sua durata.**

===oooOOOooo===

