

DL NEWS magazine **economia storia attualità**
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 21 marzo 2017

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al www.facebook.com/briata.stefano e [facebook.com/dlnews2008/](https://www.facebook.com/dlnews2008/) Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS scrivetece se siete già in Fb.

Nell'interno : Quando Enzo Biagi navigava
Un allievo ufficiale ci racconta la vera vita di bordo

BORDEGGIANDO...

Normative Internazionali per naviganti : che confusione!
E non solo in Italia : guardate che cosa è successo all'IMO
di Massimo Granieri

Hellenic Shping News nel numero del 20 Marzo titola “IMO clarifies carriage of seafarer documents on board – new circular issued” nel quale si denunciano i sempre più frequenti problemi sollevati dai vari Port State Control allorquando vengono richieste le certificazioni ai marittimi. Particolarmente le certificazioni riguardanti i corsi di addestramento ECDIS o i titoli degli elettricisti di bordo ma non solo. Un problema talmente serio ed esteso che ha costretto la IMO, durante i lavori della quarta sessione del sottocomitato Human Element Training and Watchkeeping (HTW) tenutosi a Londra lo scorso febbraio a preparare e emettere velocemente la circolare STCW/Circ.24 con la quale si cerca di chiarire e ovviare i tanti misunderstandings sorti da che i Manila Amendments 2010 hanno implementato la Convenzione STCW. Il solo titolo di questa circolare la dice lunga “Advice for Parties, Administrations, Port State control authorities, recognized organizations and other relevant parties on the requirements under the STCW Convention, 1978, as amended”
La circolare richiama le autorità di controllo a non far confusione tra le certificazioni obbligatorie richieste dalla Convenzione stessa e altri corsi non obbligatori quali gli IMO Model Courses che la IMO stessa chiaramente definisce “these are supportive documents and neither mandatory nor an interpretation of the STCW Code”.
Il documento continua in maniera molto dettagliata nell’intento di cercare di sbrogliare quei nodi interpretativi (a casa mia si chiama confusione) e a proposito della tanto famigerata “familiarization and training for ECDIS” cerca di spiegare ai fiscali controllori che se verificano una mancanza di competenza ECDIS, questa dovrà essere riportata nel COC (Certificate of Competence), e che se il COC non riporta nessuna nota al riguardo significa

che il marittimo ha completato i richiesti corsi di familiarizzazione, e che le relative competenze sono state acquisite. Ma soprattutto è stata necessaria una circolare per scoprire che questa materia fa parte del sistema IMS di cui la società armatrice ne è responsabile. “Conseguentemente ogni società armatrice può decidere come fare la familiarizzazione all'interno della propria azienda e garantire la relativa documentazione”. Il documento spazia nel cercare di mettere una pezza ad altri buchi legislativi quali la definizione degli Elettricisti di bordo e le loro relative certificazioni e competenze, i corsi base e avanzati di addestramento per navi che operano in acque polari, classificazione dei macchinisti per navi con e senza controllo manuale etc, etc, etc. E visto che i pochi giorni di lavori concessi non lo hanno permesso ci si è impegnati, su richiesta del Giappone, a rivedere quanto prima le certificazioni watchkeeping per personale di imbarcazioni da pesca. Un motivo per consolarci non sentendoci noi italiani soli in questo marasma o per disperarci ulteriormente?

Massimo Granieri

“Ucciso” a Genova un altro giornale quotidiano

A Genova hanno ucciso (o se volete ferito a morte) un altro giornale quotidiano nello spazio di un anno e mezzo, L'Avvisatore Marittimo, dal 1882 edito e fondato con una storia particolare , utilissimo al mondo dello shipping soprattutto versione cartacea, poi inglobato nel Secolo XIX e oggi nel gruppo del tycoon De Benedetti . L'altro, il Corriere Mercantile , quotidiano fondato nel 1824, economico/marittimo (abbinato a La Stampa) muore nel luglio 2015. Due giornali che hanno fatto la storia economica d'Italia.

L'Avvisatore Marittimo *purtroppo* (accezione dialettale pugliese affermativa) galleggia e diventa settimanale. Ma a che cosa serve un settimanale presente in cartaceo (ma anche online) sulle scrivanie degli operatori marittimi in quanto forniva giornalmente l'elenco delle navi in partenza/arrivo da Genova e altri porti italiani (una volta manifesti di carico, nomi di capitani, caratteristiche tecniche navi) e la situazione della flotta mercantile italiana? Non si tratta della guerra cartaceo vs online, è una questione di utilità e opportunità nell'avere sempre sott'occhio, quando serve, la notizia utile per il nostro lavoro di operatori dello shipping. I giornalisti, per non perdere il loro posto, si adeguano a frotte, cantano e ascoltano on line, esultano e scrivono ipocriti necrologi. Peccato , che dignità ! Storia e geografia, commerci e shipping addio . L'hi tech, cari amici, non è questo, è quello che ci aiuta a vivere in modo meno esaltante (per chi si eccita) , ma più a portata del nostro cervello e del nostro comportamento umano . (DL)

Le ricerche sugli usi marittimi (diritto del mare) nel Mediterraneo partono da Il Consolato del Mare , cari ricercatori, e dai cartografi se volete capire come si sono svolte le grandi scoperte...

Il missionario gesuita Matteo Ricci (1552- 1610) fu il primo europeo a percorrere la Cina dopo l'avventura di Marco Polo, scrive Bruna Giuntini in un bell'articolo su Rivista Marittima di dicembre 2016. Matteo Ricci fu geografo e cartografo e la sua attività cartografica è conservata nei Mappamondi nel Museo di Palazzo Reale di Pechino. C'è tutto il mondo così come oggi lo vediamo, come ha fatto ? Eppure mi viene a mente l'ammiraglio ottomano Piri Reis (1475-1554) la cui carta del mondo è perfetta. Altrochè Ecdis . Adesso cerchiamo Dio e l'origine dell'uomo nell'infinitamente piccolo dell'atomo , il bosone detto particella di Dio che solo i fisici sanno interpretare. Gli uomini delle grandi scoperte cercavano Dio e le conoscenze scientifiche nell'infinitamente grande della terra e del cosmo. E pagavano spesso con la vita. Ai tempi delle grandi scoperte c'era una lobby potente , quella dei cartografi e dei cosmografi , personaggi di studio e di scienza che preparavano secondo le relazioni che provenivano dai viaggi le mappe, , carte piene di simboli che servivano alla navigazione e comprendevano portolani e nozioni di astronomia. Il geografo e navigatore tedesco Martin Behaim realizzò nel 1492 al servizio dei portoghesi realizzò il primo globo terracqueo.

Sarebbe bene fare un po' di pulizia mentale nella giungla delle ricerche universitarie sulla storia dei viaggi, dei marinai, delle scoperte. Il Consolato del Mare , ad esempio, raccolta di usi marittimi che ebbero valore di leggi in tutto il Mediterraneo, (e da cui derivano le fonti del Diritto marittimo attuali) data nientemeno con i capitoli – 294 – Roma 1075, poi in altre città come Acri, Maiorca, Pisa, Marsiglia, ecc. e Genova nel 1186. Il volume stampato nel 1911 a Torino, è conservato a Palazzo San Giorgio, c'è qualche edizione in commercio stampata nel 1788 (info@librieriabofanti.it) al prezzo di euro 800. E' da qui che bisogna iniziare le ricerche cari amici ricercatori. (DL)

E' morto il Morse, ma con i social sembra di trasmettere punti e linee !!!

La parola, la poesia, anche la scienza è poesia

La poesia non è un genere letterario , scrive Flavio Ermini sulla rivista da lui fondata, nel 1976 , ANTEREM di ricerca letteraria nel numero dicembre 2016 , e che noi ogni tanto citiamo perchè ha analogie con la sociologia e la psicologia... scrive , riproduciamo solo alcune righe:

< La parola poetica non accade una volta per tutte. Continua a manifestarsi. Giunge dal silenzio e cerca il dire in cui dimorare. Grazie a quella parola , nel dire tornerà a rivelarsi l'iniziale essenza dell'essere umano nella sua pura naturalità... La parola poetica si proferisce correttamente solo quando la si genera a partire dal silenzio... La parola non è il medico che corre in aiuto delle verità logorate dall'uso . E' il dolore per la mancanza di un linguaggio adeguato a dire l'essere... >

Anche la scienza è poesia, scriveva Vittorio G. Rossi e in Noverar le stelle , Donzelli editore, pone un punto fermo con esempi rigorosi “ che cosa hanno in comune scienziati e poeti “... Ne parleremo, cari lettori. (DL)

22 giugno 2017 Palazzo Ducale Genova 50 anni SIAT

Nel 1967 inizia l'avventura di SIAT.

Molte cose da allora sono cambiate, ma non il desiderio e la necessità dell'uomo di esplorare nuove rotte, trasportare, muoversi, navigare, in ogni dimensione.

Per questo i 50 anni di SIAT raccontano una storia importante.

Da celebrare insieme in una serata esclusiva.

Carlo Marincovich: il 20 aprile premiazione del celebre concorso letterario

Premio giornalistico/letterario 2017 Carlo Marincovich al Circolo Ufficiali della Marina Militare di Roma dove avrà luogo la premiazione dell'ottava edizione del Premio Carlo Marincovich che si terrà giovedì 20 aprile 2017 alle ore 11.45, Lungotevere Flaminio. R.S.V.P. 00196 Roma 06.86219591 348.9996258
Il Premio 2017 è promosso dal Comitato d'Onore e dalla Lega Navale Italiana

ISM Code e Gestione nave

Ai Soci ed Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Si fa seguito a quanto comunicato in merito al programma per i seminari previsti del mese di marzo nell'ambito del corso corso in oggetto, e si ha il piacere di informare che anche per il seminario

ISM Code e Gestione nave in programma Martedì 21 marzo (16:00 – 18:00)

è previsto l'accreditamento da parte dell'Ordine degli Ingegneri di Genova. I professionisti iscritti all'OIGE possono trovare sul sito dell'Ordine le indicazioni per l'iscrizione al seminario ed il riconoscimento di CFP.

Nella prima parte verrà illustrato il sistema di gestione della sicurezza secondo il Codice ISM, la conseguente organizzazione delle società armatrici, le nuove figure professionali, le società di shipmanagement. Relatore ing. Gianfranco Damilano.

Nella seconda parte verranno illustrati case history di applicazione dell'ISM per società armatrici. Relatori saranno ing. Diego Beltratti, ABS e Com.te Michele Bogliolo, Carboflotta. Il seminario si terrà, come di consueto, nell'Aula A2 del Polo Navale del DITEN, Villa Cambiaso, Via Montallegro,1, Genova.

La partecipazione al seminario è libera. Tuttavia in considerazione delle limitazioni imposte dalla disponibilità di posti in aula, i soci che fossero interessati ad assistere al seminario sono pregati di darne tempestiva comunicazione a questa Segreteria ATENA.

Gianfranco Damilano

Segretario Sezione Ligure Piemontese di ATENA

genova@atenanazionale.it

Il 5 X mille a STELLA MARIS

Per la dichiarazione dei Redditi 5 x mille al Welfare Marittimo

Anche per L'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato.

Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare.

Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996

Odissea al Lyceum relatrice Clara Rubbi

Per il Lyceum Club di Genova, fondato nel 1921, insignito della Medaglia del Presidente della Repubblica, si svolgerà giovedì 6 aprile presso il Circolo degli Ufficiali, via san Vincenzo, 58 r, a cura della professoressa Clara Rubbi, la conferenza “ Odissea” (Letture in latino e in greco.)”

“International diploma in Mechanized, Orbital and Robot welding - Comprehensive level”

Il corso è dedicato a coloro che vogliono acquisire una conoscenza approfondita degli aspetti tecnologici, impiantistici, di programmazione e di manutenzione degli impianti robotizzati, meccanizzati ed orbitali per saldatura. Fornisce le conoscenze tecniche per una corretta concezione e tipizzazione dei dettagli di saldatura destinati ad essere realizzati con sistemi robotizzati o ad elevato grado di automatizzazione, e per l'impostazione dei parametri ottimali di saldatura in funzione del tipo di materiale, della tipologia di giunzione, della produttività richiesta. Finalità del corso è quella di formare figure di coordinamento ad alto livello di specializzazione che uniscano le competenze necessarie per la gestione e la manutenzione degli impianti a diverso livello di automatizzazione con le idonee conoscenze per l'ottimizzazione del processo “saldatura”.

- Il giunto che sarà realizzato da un robot è stato concepito e progettato correttamente? E' idoneo per un processo robotizzato?
- Le figure operative per la gestione del robot possiedono le conoscenze per ottimizzare il processo saldatura?
- Chi in azienda possiede l'esperienza per individuare i corretti parametri di saldatura o per effettuare modifiche ed ottimizzazioni non possiede le competenze di programmazione o di manutenzione alla base della gestione di processi automatizzati.

Il corso vuole rispondere a queste e a molte altre esigenze, molto sentite fra le aziende manifatturiere e fra i produttori di impianti, per il ruolo determinante che le applicazioni dei processi di saldatura automatizzati e robotizzati rivestono, se correttamente validati ed integrati nel processo produttivo, nel migliorare il controllo del processo di fabbricazione.

La qualificazione

Il corso della durata totale di 134 ore di lezione consente di conseguire il Diploma internazionale IIW-EWF di International Diploma in Mechanized, Orbital and Robot Welding – Com-prehensive level

L'iscrizione

Per iscriversi al corso è sufficiente contattare la segreteria Divisione Formazione e Insegnamento di IIS PRO-GRESS srl: valentina.tassistro@iis.it di Giancarlo Canale

www.iis.it

NEWS da *ingegneri.info*

Professione e Previdenza

Certificazione volontaria ingegneri: istruzioni per l'uso

Mini guida per usare al meglio la CERT'ing, lo strumento che valorizza le competenze degli ingegneri.

Edilizia

Prodotti da costruzione: via alle nuove regole

Un decreto armonizza le norme alle disposizioni del Regolamento Ue n. 305/2011 sui prodotti da costruzione

Professione e Previdenza

ANAC: pubblicate le linee guida n. 7 sulle società in house

In Gazzetta le Linee Guida ANAC N. 7 che regolano le modalità di iscrizione nell'elenco delle amministrazioni e enti che operano con affidamenti in house

Professione e Previdenza

Gare ingegneria, continua la crescita innescata dal Codice Appalti

L'aggiornamento Oice-Informatel conferma che dall'attivazione del Codice Appalti in poi il mercato della progettazione è cresciuto di quasi il 30%.

Fotografata all'Istituto Idrografico la situazione della cartografia elettronica

Genova al centro della scena idrografica internazionale.

L'Istituto Idrografico della Marina, è protagonista della scena idrografica internazionale ospitando, in rapida successione, tre convegni tecnici presso la sala congressi dell'hotel Savoia. Si è cominciato il 13 marzo scorso con la riunione UKCMPT (Under Keel Clearance Management Information Project Team) conclusasi il giorno 14; a seguire la riunione S-100 Working Group che iniziata il giorno 15 e che si protrarrà fino al 18 e, successivamente, avrà luogo la riunione Electronic Navigational Chart Working Group che inizierà il 20 e si protrarrà fino al 22 marzo.

Le riunioni di questi tre gruppi di lavoro, che richiamano oltre 60 specialisti da 20 nazioni, fotografano la situazione della cartografia elettronica nautica professionale e pianificano le azioni per modernizzarne il formato e renderlo più performante e idoneo alle navi mercantili del futuro.

I risultati dei lavori saranno presentati durante la Assemblea Generale dell'Organizzazione Idrografica Internazionale che si svolgerà a Montecarlo dal 23 al 28 aprile prossimo.

FORMAZIONE SCUOLA / LAVORO

Dedicato a politici e assessori regionali

Che cosa capita ad un giovane allievo italiano imbarcato su navi di bandiera italiana RI o estera ?

Ve lo racconta un giovane dalla nave dove è imbarcato

Tutor, accademie, shipmanager, esami, corsi , lauree, chi segue chi ?
Compagnie e shipmanager non parlano

Buona domenica Decio, Se non erro in una delle ultime DL NEWS abbiamo parlato di "tutor" a bordo , di una figura competente in grado di accertare, correggere e all'occorrenza implementare il training a bordo per i nostri giovani marittimi italiani.

Ma che cosa capita ad un giovane allievo italiano imbarcato su navi battenti bandiera estera? Le riporto qui di seguito l'esperienza di un giovane che sta navigando su una nave battente bandiera estera...

" il nostro equipaggio è costituito per la stragrande maggioranza di croati, bulgari e rumeni. Qui gli ufficiali sono tutti laureati e non vedono di buon occhio il fatto che un italiano come me, appena diplomato , dopo 12 mesi di navigazione da allievo, abbia la possibilità di diventare ufficiale come loro.... perciò fanno muro e cercano di spiegarti il meno possibile. È difficile lavorare in un ambiente ostile, ma pazienza, me ne farò una ragione anche se ho sempre pensato che in un mestiere come questo il lavoro di squadra sia fondamentale!!!! Comunque io continuo a seguire l'operato degli ufficiali e cerco di volta in volta di "rubare" più competenze, più conoscenze, più mestiere che posso!!! Ormai mi mancano pochi mesi ed avrò finalmente i miei 12 mesi per poter fare l'esame in Capitaneria.

Ma prima dovrò fare tutti quei corsi (Radar base, radar arpa, leadership AND TEAMWORK, ECDIS, MAMS)

Allora mi informo, perché so che diverse compagnie pagano i corsi ai loro marittimi, ma la mia no! Perché?

Eppure quando la seguivo attraverso gli articoli che venivano pubblicati anche su Ship2 Shore (tanto per citarne uno), questa era una di quelle compagnie che sosteneva che era di vitale importanza investire sulla formazione dei giovani!!!!

Ma perché le parole non trovano quasi mai corrispondenza con la realtà?"

Ecco caro Decio lo sfogo e le perplessità di un giovane che sicuramente si aspettava ben altro dal suo percorso di formazione.

La speranza è che nonostante tutti gli ostacoli e l'ostruzionismo, possa comunque raggiungere

un grado di competenza adeguato per poter sostenere e superare l'esame e diventare così ufficiale!

Avrei davvero piacere che qualche marittimo, che ci legge, dicesse la sua, perché il confronto potrebbe essere costruttivo.

Auspicherei altresì di vedere la risposta di qualche compagnia che dice di puntare sulla formazione dei giovani.

Oggi più che mai i nostri giovani hanno bisogno di chiarezza e di sincerità.

Perché alla fine sono in tanti quelli che promettono e propongono dei percorsi formativi perfetti, ma nella realtà non c'è corrispondenza!!!

A partire dall'Accademia che dice di preparare adeguatamente gli allievi durante il percorso formativo per poi superare l'esame in capitaneria, ma, prima dell'unificazione dell'esame, dei diplomati ITS che si presentavano a dare l'esame in capitaneria quanti erano i promossi (ben pochi) e quanti i bocciati (la stragrande maggioranza).

Chissà, probabilmente dopo l'unificazione dell'esame avremo il 100% dei promossi.....

Parlando di promossi e bocciati avrei un'altra domanda: perché l'esame per il MAMS vede circa il 90% di bocciati?

Che tipo di addestramento a bordo viene fatto, se poi vengono bocciati quasi tutti?

Da luglio dovrebbe essere istituito, secondo la nuova normativa, un nuovo corso di preparazione per il MAMS..... ma perché? La preparazione a bordo allora non era adeguata?

Non è più facile imparare sul campo invece di imparare dietro ai banchi? Non sarebbe forse meglio fare e verificare che sia fatto l'addestramento a bordo in modo serio e completo?

Addirittura si potrebbe pensare di fare gli esami direttamente sul campo, a bordo quindi con la presenza di una figura preposta in grado di attestare il superamento di questo esame e non solo!

Gianna Camalich

I rappresentanti sindacali confederali della gente di mare ricevuti da Delrio a Roma/ Fiducia agli sgoccioli

Caro Decio, “tanto tuonò che piovve”. E’ appena uscito il tuo D.L.News 10 con i nostri due appelli, che venerdì 17.03 è apparso sul Secolo XIX un interessante articolo di Alberto Quarati, riportato poi sul settimanale on line The MediTelegraph del 21/3, il quale evidenzia con “Marittimi in piazza – serve una nuova legge – i sindacati chiedono un riordino dell’attività al vertice col Ministro dei Trasporti Del Rio per proporre un’anagrafe della categoria, chiarezza sui certificati ed il riconoscimento del lavoro gravoso”. Il giornalista evidenzia come l’agitazione dei marittimi riporti in piazza i sindacati per la mancata soluzione dei problemi quali la questione dei certificati e di tante altre problematiche come il mancato riconoscimento del lavoro gravoso a bordo delle navi, la mancata istituzione di un censimento dei marittimi di qualunque categoria o grado essi siano. Le rappresentanze sindacali dei marittimi sono state ricevute dal Ministro Del Rio, il quale, coadiuvato da suoi funzionari ha assicurato che tutti i problemi in agenda: Certificati, accordi con il Ministero della Pubblica Istruzione per i programmi degli Istituti Nautici, collocamento della gente di mare, ecc. verranno affrontati per essere risolti. A ‘sto punto, caro Decio, a prescindere dai risultati finali, non ci si può che rallegrarsi del felice esito dell’incontro Sindacato/Ministro, ma, ci si chiede: “Era proprio necessario giungere così, quasi in extremis, ad un incontro

marittimi/governo ? ” Ed infine non potrebbe finalmente il Ministero dei Trasporti delegare ad un sub-Ministero i gravosi compiti della Marina Mercantile o meglio ancora organizzare il re-integro del tanto agognato Ministero della M.M.?

Restiamo comunque fiduciosi in attesa di ciò che verrà deciso, proposto e risolto.

Ugo Doderò

Ben poca fiducia, da come è stata gestita la questione fino ad oggi. Nel vertice si parla di tavoli, di conferenza stato/regioni, di promesse fatte a rappresentanti sindacali che non conoscono a fondo i problemi degli ufficiali; che si attiveranno al MIT per risolvere i problemi, e, nota, non erano presenti i dirigenti del MIT addetti a questi problemi...

Aspettiamo la reazione degli altri rappresentanti dei marittimi e degli addetti ai lavori sul campo. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*

La lenta navigazione della riforma portuale

Mare e lavoro/ Qualcosa in Campania inizia a muoversi

di Nicola Silenti

Interessante il nuovo piano operativo triennale dei trasporti 2017 – 2019 approvato nei giorni scorsi dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, erede delle “vecchie” Autorità Portuali di Napoli e di Salerno. Un documento presenta contenuti ineludibili e risvolti cruciali per tutto il sistema dei trasporti del Mediterraneo, e non solo. Spetta al Piano Operativo Triennale infatti, determinare in concreto l’attività di pianificazione, programmazione e organizzazione del sistema portuale di riferimento, la redazione del programma e del piano operativo triennale delle opere e la relativa definizione in concreto nell’elenco annuale degli interventi infrastrutturali, indicante le opere in corso di realizzazione in ciascuna realtà portuale. Un documento che traccia in dettaglio le linee di sviluppo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia in un’ottica di sviluppo integrato e di intermodalità dei servizi, in attuazione di un corpo di interventi finanziati dall’Unione europea e dalla Regione Campania che prevede un articolato programma di interventi che vanno dai dragaggi alla realizzazione di infrastrutture idriche e fognarie e di collegamenti stradali e ferroviari, oltre al potenziamento di quelli esistenti.

Costituito da un articolato complesso di 12 progetti di cui tre già concretizzati, il Piano prevede l’esecuzione entro il 2020 di due interventi nel porto di Salerno per una spesa totale di 73 milioni di euro e ben sette in quello di Napoli (per un totale di 141 milioni), a cui va aggiunta una ulteriore serie di azioni previste anche nel porto di Castellammare di Stabia: interventi per la gran parte coperti da finanziamento pubblico, per uno sforzo economico per la gran parte a carico della regione Campania. Tutte le opere dovranno essere realizzate nel prossimo triennio, in ossequio a un documento improntato alla «coerenza temporale nell’attuazione» di opere rilevanti come il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo di Napoli, l’allargamento della imboccatura del porto, il completamento della “Porta Ovest” e la realizzazione di un nuovo

terminal traghetti per lo scalo di Salerno. Da rimarcare anche il piano di interventi fissati per il porto di Castellammare, con il rilancio della cantieristica e dell'attività di attracco per i mega-yacht.

Frutto anche del confronto con i rappresentanti delle forze economiche e sociali della Campania, il Piano introduce una programmazione di sistema che si pone l'obiettivo di integrare gli scali per valorizzare le opportunità di sviluppo del territorio di riferimento. Obiettivo principale è quello di completare le opere infrastrutturali già in itinere, al fine di aumentare la competitività di uno snodo tra i più strategici della portualità mediterranea, con evidenti ricadute per la vita quotidiana di un bacino demografico che comprende oltre 14 milioni di abitanti, ma che investe da vicino anche lo sviluppo economico di un tessuto produttivo che si estende dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio.

Strumento di sviluppo anche industriale, il Piano operativo triennale dell'Autorità campana di sistema portuale è anche, o forse soprattutto, un incentivo. Un incentivo per le compagnie armatoriali, supportate nella domanda di servizi sempre più efficienti per affrontare al meglio il mercato della concorrenza globale. Un incentivo per il Paese, troppo spesso sprovveduto e inconsapevole delle potenzialità custodite dalla sua anima marinara. Un incentivo, un'opportunità e uno sprone per il lavoro della prossima Autorità portuale della Sardegna: un lavoro su cui i lettori di questa testata verranno regolarmente aggiornati nei prossimi articoli.

Nicola Silenti 15 marzo 2017 (destra.it)

L'assegnazione delle aree portuali , procedimento autoritativo

GENOVA - "Schiaffo" al Ministero dei trasporti dall'Authority competente che, in mancanza di un regolamento sulle concessioni portuali, ha finalmente avviato un "procedimento per garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali", includendo quindi anche la disciplina sulle tariffe. Una svolta epocale che arriva dopo oltre vent'anni dall'approvazione della legge 84/94 che demandava al Mit la stesura di una norma da applicare.

Alla base ci sono le numerose istruttorie avviate dall'autorità presso alcuni porti italiani. Segnalazioni che riguardavano presunte violazioni dei principi di equità su concessioni e assegnazioni delle aree.

Un regolamento che, a dire del Ministero, è imminente dal 2015 ma non ha mai visto la luce.

Nel maggio 2016 il ministero aveva varato una prima bozza che però il Consiglio di Stato aveva bloccato dando sponda alle battaglie del senatore Maurizio Rossi in Commissione trasporti: troppo debole l'evidenza pubblica, impossibile determinare i canoni minimi.

Sarebbe stato ribadito lo stesso sistema che aveva permesso alle Autorità portuali di assegnare concessioni di 60 o 70 anni a questo o quel terminalista.

(Da Primo Canale venerdì 17 marzo)

LA LETTERA

COME ERAVAMO

La Giulio Cesare fu un transatlantico costruito tra il 1949 e il 1950 presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste, ed entrato in servizio nel 1953.

La testimonianza e il ricordo di Giorgio Marega rappresentano un piccolo ricordo storico della gloriosa compagnia di navigazione Italia di Navigazione, e di com'era più facile (o meno difficile) negli anni '50 e '60 trovare impiego di qualsiasi tipo, imbarchi compresi, rispetto ai tempi attuali dove vige il precariato per non aggiungere il resto.

La testimonianza dimostra anche come gli allievi ufficiali si imbarcavano in modo serio ed imparavano la professione del mare.

A mio avviso il vecchio sistema di imbarco e di lavoro rimane sempre valido, anche tenendo conto che ci vuole adeguata preparazione, ma il lavoro non lo si impara a scuola o all'università ma direttamente sul posto.

Senza polemica, tra la testimonianza dell'ing. Marega e i problemi del mondo marittimo attuale, si ha la conferma dell'esigenza di ripristinare il Ministero della Marina Mercantile.

Stefano Briata

La posa dei cavi sulla Giulio Cesare

Genova 1951

Posa cavi sulla Giulio Cesare.

Giorgio Marega: "Lo dicevo io che tanti anni fa si posavano ordinati che pareva fossero passati con il pettine.... Senza riferimento a un periodo trascorso in certo ambiente dove 'la nave' è 'solo un numero di costruzione'.... pochi anni fa..".

...Degli ispettori dovettero esaminare la posa dei cavi su due navi di un noto cantiere Italiano. Si notava la differenza a colpo d'occhio.

Questione di cultura perduta, più che di minori costi.

E poi i cavi erano sotto pannellatura, il crocierista non li vedeva.

Come eravamo.

Piccolo ricordo storico. La "Giulio Cesare" fu il mio primo imbarco da giovanotto dip. 2a soprannumero. "conquistato" con la più disinvolta delle azioni: mi sono presentato alla Soc. Italia in palazzo Piazza De Ferrari verso le 17 dopo aver scarpinato a cercare un imbarco per mezza Genova, libretto di navigazione intonso in tasca.

Dimenticavo: nell'altra tasca avevo la copia autenticata del diploma del Nautico di Trieste dove si leggeva la votazione. L'impiegato invece della rituale frase "riempia la domanda e Le sapremo dire" quando ha visto la votazione e il nome dell'Istituto Nautico Tomaso di Savoia-Trieste ha detto: "Aspetti." E' entrato dal Capo Personale Marittimo e dopo 5 minuti mi ha fatto accomodare. "Non assumiamo persone che si presentano qua all'improvviso. Ma visto il

nome della Scuola e la votazione, Le possiamo offrire un posto di giovanotto diplomato in 2a sulla "Giulio Cesare" in partenza fra 2 giorni. Il gallone da allievo, se accetta, deve guadagnarselo a bordo." "Accetto" risposi.

Dopo 6 mesi ero promosso allievo ufficiale sulla "Raffaello, in fine allestimento a Trieste. Prove in mare, un ulteriore mese e mezzo e ebbi l'onore di fare la consegna della bandiera della ultima ammiraglia italiana 18 mesi a bordo che sono valsi più del resto della vita professionale, 6 anni di università e 40 anni di soddisfazioni di ingegnere compresi.

Cari ricordi di Una Italia e di Una Marineria Italiana stimata in tutto il Mondo.

Ing. Giorgio Marega

Dagli archivi di Tobia Costagliola

Dal Diario di bordo di un marinaio che non sapeva nuotare:
Enzo Biagi.

Viaggio effettuato nel mese di giugno 1983 a bordo della
Mn "COMANDANTE REVELLO" sulla linea Italia /Golfo Persico

Ricordate quel polveroso baule da cui avevo attinto le storie del Capitano di Lungo Corso, dello Scrivano, della Lex Rhodia, del Clandestino, dei Cavalli di Bronzo, dello Zio Paqualino, ecc ? Ero partito dal fondo, è vero, ma ora, senza curarmi ancora degli strati intermedi, ho tirato fuori qualcosa di più recente (anni '80) che praticamente giace in superficie.

Si tratta di un originale Giornale Nautico scritto nel 1983 da un celebre giornalista "che non sapeva nuotare". Questo giornalista, un giorno, spinto dal suo mestiere, oltre che dalla sete di conoscenza e dalla fame di nuove esperienze, decise di andare per mare facendosi accompagnare da due altrettanto celebri personaggi: un pittore (Michel Foulon) ed un fotografo (Fulvio Roiter).

Il novello navigante affronta il suo primo viaggio per mare, in piena estate, nelle placide e tranquille acque del Mediterraneo fino alle soglie del Mar Rosso, ben sicuro di non dovere affrontare mare burrascoso e fastidiosi sussulti della nave che avrebbero potuto creare qualche disturbo al suo stomaco non abituato...

Enzo Biagi redige, nel suo inconfondibile stile, un giornale di bordo molto breve, che dura dalla partenza da Ancona (11 aprile 1983) fino all'arrivo nel porto di Suez (alba del 16 aprile) dopo l'attraversamento del Canale. Gli altri due curano la grafica e la fotografia di questo insolito diario. Michel Foulon "cattura", con i suoi pastelli, colori vivi e palpitanti. Fulvio Roiter con le sue foto si impegna ad immortalare le immagini più rare e significative del Mare Mediterraneo nel pieno di una felice stagione.

Riporto, qui di seguito, soltanto alcuni passi più significativi del giornale di bordo di questo improvvisato navigante che "spero non me ne voglia da lassù" per averli così maldestramente estrapolati. Brevi ma profonde riflessioni sul mare, sugli uomini, sulle cose, sulla vita di bordo,

descritte con tanta arguzia e puerile entusiasmo:

Biagi, prima di entrare nel vivo della cronaca che si accinge a scrivere, sembra compiacersi nel richiamare sopiti ricordi legati alla città di Ancona ed ai luoghi che ha dovuto attraversare per arrivarci.

La cronaca

<< Sabato 11 giugno 1983. Ci imbarchiamo ad Ancona. Della città ho ricordo lontano: feci la cronaca di un processo, nel dopoguerra; l'imputato era un partigiano che aveva ucciso un prete. Ancona aveva subito duri bombardamenti, ed era difficile trovare posto in albergo.[...] Ho ancora in mente una domenica di autunno al porto; il vento sollevava cartacce; c'era un negro seduto su un bidone di latta rovesciato, che fumava guardando fisso l'orizzonte. Ho imparato che non bisogna mai dire : " in questo posto non ritornerò".[...] Ho attraversato, per arrivare quaggiù, gli itinerari della memoria : Bologna è la mia giovinezza, odore di caldarroste, di cinema popolari e di disinfettante, bancarelle con le Edizioni Barion di Sesto San Giovanni, ragazze, con la camicetta bianca della GIL.[...] A Cesena stava Renato Serra, uno dei grandi della critica letteraria, che morì combattendo contro gli austriaci.[...] A Rimini andai con le colonie marine della Decima Legio, quando frequentavo le elementari. Ero, naturalmente, balilla. Mi pesava la lontananza da casa, e quei giorni mi parevano lunghi e tristi. Forse è anche per questo che le spiagge non mi sono mai piaciute. [...]

La nave si chiama "Comandante Revello". Salperemo alle quattordici : il comandante Costa ci dà il benvenuto. Mi colpiscono gli occhi neri, penetranti, intelligenti. Fulvio Roiter è già arrivato, e agita le braccia dall'alto di un ponte.

Io sono nato in montagna, e ho fatto pochissimi viaggi in barca. Non so neppure nuotare, e questo mi costringe a penosi compromessi coi fanciulli dotati di oche di gomma.

Le mie idee sugli oceani sono vaghe, e piuttosto libresche : mi incantavano i capitani coraggiosi di Kipling; annoiai le mie figlie piccole, portandole a vedere un film che narrava le imprese del leggendario Achab, alla caccia di Moby Dick; certo, ho letto i libri di avventura di Conrad, e quando capitai in Norvegia raccolsi confidenze sugli ultimi balenieri >>.

Il cronista si confronta con la gente di mare

<< Forse è per questa pochezza che mi affascinano le vite di coloro che vanno per mare: un complesso di inferiorità che non si traduce in invidia. Il rispetto per chi sa far cose tanto lontane dalle tue possibilità.

E' lo stesso sentimento che provo per i piloti d'aereo, o per i direttori d'orchestra: tipi che, in ogni modo, affermano la loro personalità anche se, debbo ammetterlo, se non avessi fatto il cronista, mi sarebbe piaciuto diventare pediatra. Ma non so nulla di questo Comandante Revello: chi era ? Che storia c'è dietro questo nome ? E' stato uno di quelli che hanno spinto la Merzario, mi spiegano; ha capito subito che certe regole dei trasporti andavano cambiate, e l'armatore era bene anticipasse le esigenze dei tempi. Coi containers si abbreviano soste e costi, e noi abbiamo imbarcato centinaia e centinaia di quei cassoni gialli, destinazione Golfo Persico >>.

La navigazione ha inizio.

<< I rimorchiatori ci spingono in direzione giusta, il capitano e gli ufficiali ai loro posti, e la manovra è precisa, come un giochetto matematico: ad ogni cifra corrisponde un movimento del timone, e un sussulto dei motori. Deve essere senza errori, perché col carico che abbiamo,

guai se tocchiamo sotto i dieci metri, e i fondali sono alti. Il molo si allontana; Roiter scatta con la sua Leica, e mi mostra qualche inquadratura: la riva vista attraverso una reticella, un gabbiano che ruota attorno ad un oblò. In alcuni momenti sembra immobile, sospeso nell'aria. Fulvio ha la letizia di un vecchio studente, che ha conservato il gusto della scoperta: gli piace quello che fa. Credo che con la mente scatti ogni giorno migliaia di fotogrammi, che poi butta via. In fondo è come pescare le parole nel vocabolario, e dargli un ordine. Jean Michel è innocente come gli incantati comici del muto, che passavano imperterriti attraverso le vicende. Mi sembra paragonabile a Buster Keaton, a Saul Steinberg, a Federico Fellini; lo senti che c'è in loro qualcosa di più. Sta dipingendo quattro acquarelli, per rappresentare la nostra uscita al largo: quattro momenti, e nelle linee essenziali, in quei colori unici e inventati, c'è il suo stile. Ci avviamo lungo l'Adriatico, miglia e miglia, giù fino alle coste greche, fino all'Egitto. Ci lasciamo alle spalle le nostre riviere, calde, e gremite nell'esplosione dell'estate >>.

I costumi che cambiano. I calendari con le “biondone”.

<< Penso a come tutto è cambiato nel costume: basterebbe mettere a confronto qualche fotografia; le candide bagnanti Anni Trenta, che già facevano commentare all'ironico Panzini : “ Il pudore delle donne lo hanno inventato gli uomini “, e le signorine in monochini, perseguitate dai contestati giudici delle preture marchigiane. Siamo più liberi, meno ipocriti, o dove sono i confini tra salute e sfrontatezza, fra natura e richiamo erotico? A proposito: anche sulle pareti di qualche sala di riunione, nei calendari della Ditta Ligabue, si esibiscono disinibite biondone per la delizia dei naviganti. Se i fanti di Eisenhower avevano le loro “pin-up girls”, Betty Grable, in sottoveste corta e trasparente, Rita Hayworth, “Gilda”, coi lunghi guanti neri e chioma ondeggiante, e latte braccia infinite come la Provvidenza, per abbracciare il mondo, dal Vietnam ai camionisti la leggenda della fidanzata di carta continua. Nella mia cabina, che ha sulla porta la targa “Allievo macchinista“, hanno attaccato con lo scotch la ambigua faccia di Renato Zero, e qualche virile ed atletico momento di incontro di basket dei giganti del Celtics >>.

La navigazione continua

<< Salutiamo con tre colpi di sirena, lamentosi, come quelli che rendevano straziante la fine di Jean Gabin, in “Pepè le Moko”, un altro piroscampo della Merzario che ci sta venendo incontro e che rimpatria; si chiama “Arcadia”, ed è più piccolo. Questa “Revello”, mi dice il comandante, è costata 25 miliardi, porta 24 uomini di equipaggio, è lunga 194 metri e tra poco va in cantiere , perché ne aggiungono ancora una trentina. “La nave” dice “è come una donna, e va manovrata con dolcezza; lei sente se la tratti bene”. Mi addormento ascoltando le gocce della pioggia. [...] >>

La visita alla stiva. L'emporio galleggiante

<< Il Comandante ci accompagna in giro nella stiva: tutto è al suo posto, e ti rendi conto che galleggi portandoti dietro il più straordinario emporio che si possa immaginare: eliche di bronzo, acqua minerale, automobili, cerotti, aghi, utensili, alimenti di ogni genere, un intero impianto per una fabbrica, frutta appena raccolta, pesce che ancora sgocciolava, una catasta di isolanti termici, merci che arrivano dagli USA e finiscono in Arabia: nessun animale, neppure un gatto. Il comandante Costa mi racconta che ha visto su vecchi battelli delle pantegane che avevano il pelo bianco come gli ermellini, perché erano abituate a vivere nei

frigoriferi >>.

Fine di una giornata di navigazione.

<< Sarà anche suggestione, ma stasera, prima di addormentarmi, leggo il cartello appeso sopra il cuscino: incendio grave: due fischi lunghi seguiti da un suono di campanello; abbandono nave: sette fischi brevi seguiti da uno lungo; uomo in mare : un fischio lungo. Guardo fuori dall'oblò: onde quiete, e luna piena >>.

Il commiato.

<< Arriviamo a Suez che annotta; una pilotina accosta e la "Comandante Revello" rallenta l'andatura; è il momento di scendere.

Non sono patetico, ma come mi disse una volta Ilija Ehrenburg, ho imparato l'arte degli addii. Senti sempre che, dentro di te, qualcosa, dopo ogni incontro, è cambiato.

I giovanotti del motoscafo che prendono le valigie, lanciano il loro messaggio : "Please, a little bashish", una piccola mancia, per favore. Siamo in Egitto, patria dei faraoni e della regalia. E' l'ultima ora del Ramadam, e sul molo, ci sono pellegrini che tornano dalla Mecca.

Ti accoglie il caldo odore dei corpi, di spezie, e di erbe che imputridiscono. Pregano: la nenia rassegnata, di chi aspetta da troppo tempo un segno benevolo dal cielo >>.

Alcune notizie sul Giornale di Bordo

Nel mese di ottobre del 1985 fu stampato a Milano un elegante ed originale volume per la celebrazione del Centocinquantesimo della Andrea Merzario (di cui abbiamo scritto nel 5 DLNews 2017). Il titolo del libro è, per l'appunto, Giornale di Bordo, a cui hanno lavorato con entusiasmo i tre simpatici ed autorevoli personaggi Enzo Biagi, Jean Michel Foulon e Fulvio Roiter.

A completamento di quanto sopra riportato va detto che Biagi descrive nei suoi appunti le sue visite sul ponte di comando e nella sala macchine soffermandosi su particolari e dettagli che con la sua arguzia assumono un effetto veramente "speciale". Tutto desta in lui meraviglia e infantile sorpresa : le dimensioni dei macchinari, gli impianti elettronici, la competenza e la professionalità di ciascun componente dell'equipaggio che gli incute ammirazione e grande rispetto.

Non manca la descrizione degli eccellenti e prelibati menu di bordo, delle partite a "ping pong" o dei bagni in piscina e dei programmi cinematografici registrati .

Enzo Biagi, tra l'altro, trova il tempo ed il modo per intervistare l'equipaggio quando non è al lavoro. Lo ritiene doveroso, fa parte del suo mestiere. A questo riguardo cito quanto scritto, nel 1985, da Ferruccio de Bortoli nella sua recensione del Giornale di Bordo :

<< Nel panorama, a volte squallido, della comunicazione aziendale, questa società (tremila dipendenti, un giro d'affari di settecento miliardi) ha scelto di far raccontare a tre ospiti occasionali le lunghe giornate, su rotte da crociera, dei suoi marinai. E Biagi li fa parlare ad uno ad uno, in prima persona. Dal Comandante al primo ufficiale che vengono da Camogli e hanno la loro bella storia di un naufragio mancato o di un drammatico incidente da raccontare, al mozzo di nome Elena, diciotto anni, al cameriere che rimpiange i transatlantici, al radiotelegrafista che ha nostalgia di Carugate in Lombardia. Sono tutti personaggi che in qualche modo sono presenti anche nei disegni di Foulon e nelle fotografie di Roiter. Un

po'ambasciatori del lavoro italiano all'estero >>.

Il Giornale di Bordo ha un ultimo capitolo che racconta i centocinquanta anni della Merzario che , come abbiamo già visto, presenta interessanti frammenti di storia italiana ma, soprattutto, la descrizione dettagliata di come sia cambiato il modo di produrre della nostra industria e come dal “Servizio giornaliero di diligenze e furgoni celeri” che caricavano un cesto di asparagi o un barile di birra, si sia passati alle portacontainers automatizzate: l'emporio galleggiante di cui parla Biagi nel suo Giornale di Bordo...

Tobia Costagliola

GLI INNI NAZIONALI

Rubrica a cura di Ugo Doderò

Himno Nacional de Chile

**Puro, Chile, es tu cielo azulado,
puras brisas te cruzan también,
y tu campo de flores bordado
es la copia feliz del Edén.**

**Majestuosa es la blanca montaña
que te dio por baluarte el Señor,
que te dio por baluarte el Señor,
Y ese mar que tranquilo te baña
te promete futuro esplendor.
Y ese mar que tranquilo te baña
te promete futuro esplendor.**

**Dulce Patria, recibe los votos
Con que Chile en tus aras juró
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión.
O el asilo contra la opresión.
O el asilo contra la opresión.**

**Vuestros nombres, valientes soldados,
Que habéis sido de Chile el sostén,
nuestros pechos los llevan grabados;**

Los sabrán nuestros hijos también.
Sean ellos el grito de muerte
que lancemos marchando a lidiar,
que lancemos marchando a lidiar,
y sonando en la boca del fuerte
hagan siempre al tirano temblar
y sonando en la boca del fuerte
hagan siempre al tirano temblar

Dulce Patria, recibe los votos
Con que Chile en tus aras juró
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión
Que o la tumba serás de los libres
O el asilo contra la opresión
O el asilo contra la opresión
O el asilo contra la opresion

Traduzione in Italiano

Puro, Cile è il tuo cielo azzurrato
anche pure brezze ti attraversano
e il tuo campo di fiori trapuntato
è la felice copia del Eden.
Maestosa è la bianca montagna
che ti diede per baluardo il Signore
che ti diede per baluardo il Signore
E questo mare che tranquillo ti bagna
ti promette futuro splendore
E questo mare che tranquillo ti bagna
ti promette futuro splendore.

Dolce Patria ricevi le promesse
con le quali il Cile sui tuoi altari giurò
Che o la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
Che o la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
Che la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
O il rifugio contro l'oppressione
O il rifugio contro l'oppressione.

I vostri nomi, o valenti soldati
Che siete stati del Cile il sostegno
i nostri petti li portano incisi
Lo sapranno pure i nostri figli
Siano essi il grido di morte

che lanciamo marciando a lottare
che lanciamo marciando a lottare
e suonando nella bocca del forte
facciano sempre il despota tremare
e suonando nella bocca del despota
facciano sempre il despota tremare

Dolce Patria, ricevi le promesse
con le quali il Cile sui tuoi altari giurò
Che o la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
Che o la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
Che la tomba sarà dei liberi
O il rifugio contro l'oppressione
O il rifugio contro l'oppressione
O il rifugio contro l'oppressione

(ricerca e traduzione in Italiano di Ugo Doderò)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Caio Giulio Cesare, frammenti dal 4° libro del "De bello gallico"

..non fu facile sbarcare in Britannia...la flotta romana era riunita a porto Izio (odierno distretto di Calais) già conosciuto come il punto più vicino alle coste britanniche..
"Ma i barbari ...fecero avanzare la cavalleria e i carri da guerra che usavano abitualmente, e subito dopo usarono le altre forze a disposizione cosicchè riuscivano ad evitare lo sbarco. Perciò la situazione era estremamente difficile: le navi con la loro notevole stazza, non potevano che ormeggiarsi al largo; i soldati, in ambiente a loro sconosciuto, con le mani impedito e sotto il grande peso delle armi, dovevano contemporaneamente saltar giù dalle navi, reggersi tra i flutti e combattere. I nemici invece stavano all'asciutto o poco avanzati nell'acqua. Liberi in tutti i movimenti, esperti dei luoghi, scagliavano dardi senza timore e spronavano i loro cavalli ben addestrati. I nostri, disorientati da questa tattica, non si muovevano con lo slancio e con l'entusiasmo con cui erano soliti combattere. Cesare se ne accorse, e, a forza di remi, fece scostare un poco dalle navi da carico quelle da guerra di forma meno conosciuta dai barbari e più manovrabili, fino a collocarsi dinnanzi ad un lato scoperto dello schieramento dei nemici e di lì ricacciarli indietro con lanci delle fionde, degli archi e delle catapulte... La forma sconosciuta delle navi, i remi, il loro ritmo sincro ed accelerato, il tipo delle catapulte mai visto prima, spinsero i nemici terrorizzati a retrocedere. Ma i nostri uomini indugiarono titubanti per la profondità delle acque. Allora

chi portava l'aquila* della decima legione, invocando gli dei affinché fossero propizi, esclamò: " Saltate giù compagni se non volete consegnare l'aquila ai nemici. Io farò certamente il mio dovere per la repubblica e per il mio comandante" Detto ciò a gran voce, si buttò dalla nave e cominciò a portare l'aquila verso i nemici. Allora i nostri, animatosi a vicenda, per non subire tale onta, saltarono tutti quanti giù dalla nave. Altrettanto avvenne dalle altre navi e, dietro ai primi, si fecero sotto al nemico.."

*L'aquila era l'insegna della legione. La sua cattura da parte dei nemici sarebbe stata per la legione un'onta incancellabile.

Le truppe romane tuttavia sbarcavano dalle navi disordinatamente, lontane dalle loro insegne e finivano per essere facili prede del nemico. Cesare, straordinario condottiero, troverà il sistema di ricompattarle e di avere ragione dei nemici.

FIN E