

## DL NEWS, Shipping, cultura e attualità commentata

### Foglio telematico a cura di Decio Lucano 2 giugno 2016

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

“ Avevo scritto tanti anni fa che *-le donne di adesso –* ma non è cambiato nulla- *sono le sole facce sveglie della creazione -* Ma ora le donne hanno altri problemi e non dovrebbero mai perdere la loro grande capacità di intuire il male prima di noi maschi”.

Vittorio G. Rossi ( 1977 )

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

### Michele Lacalamita

Trieste. Se ne è andato nella “ sua “ Trieste a 91 anni Michele Lacalamita , me lo ha annunciato subito Lucilla Cechet che gli aveva parlato solo qualche giorno prima e mi ha mandato l'articolo del Piccolo. Ho letto poi il ricordo di Umberto Masucci su informazionimarittime dell'amico Luciano Bosso e la lettera accorata di Tobia Costagliola. Che cosa aggiungere ancora? Che Michele , nella bella “ stagione “ della sua e della mia attività negli anni ottanta , lui sempre ai vertici dello shipping, (era anche presidente degli armatori europei e giapponesi) , gradiva la mia compagnia e della mia famiglia con un affetto nato spontaneo. Lo stavo a sentire parlare, insegnare , raccontare del suo passato , all'estero, e la dotta conversazione sui temi allora attualissimi come, nel 1986, le “ riserve di carico e la discriminazione di bandiera “ un lungo articolo dettagliato di Stati e staterelli che provocavano gravi danni alla libertà del traffico commerciale marittimo, pubblicato sulla rivista TTM di cui era affezionato collaboratore. E poi le sue battaglie per le conferences , la sua visione di libertà e di grande respiro sociale a tutto campo come nei suoi interventi a livelli transnazionali. Lui era il “professore “e ammoniva “ *le merci scelgono la via più breve e più economica* “ prima di entrare nei temi dello Shipping di cui era maestro, avendo

grandi responsabilità nella flotta pubblica e poi nei porti, ma ci teneva molto alla presidenza internazionale degli armatori di cui era indiscusso leader sempre riconfermato. Michele infatti era un tantino sopra gli altri, altezza compresa, e vedeva l'economia e i trasporti oltre l'orizzonte... Ho tanti ricordi personali che si intrecciano con quelli famigliari, Michele era un signore di animo e di stile di vita, che esternava con spontaneità con noi e con i nostri amici anche quando TTM organizzava eventi di rilievo e lui era un punto di riferimento e di dialogo tra i protagonisti dell'industria marittima. Grazie Michele per la tua fraterna stima e amicizia. (DL)

o\*o\*o\*o\*o

## 20di Mare 1996 : la storia e la cultura promossa dagli operatori dello Shipping

Genova. Una elegante brochure dal titolo 20di Mare 1996 edita dall'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione racconta la storia dell'associazione dal 1996 ad oggi a fianco del Galata Museo del Mare a Genova diretto da Pierangelo Campodonico di cui l'Associazione sostiene e promuove le attività culturali e l'evoluzione tecnologica multimediale. I prossimi appuntamenti dell'associazione. Il 29 giugno inaugurazione del MEM , musei delle migrazioni; il 2 e 3 luglio si terrà il 22° Forum dei Musei Marittimi del Mare ; il 25 luglio proiezioni e tavole rotonde nell'anniversario dell'affondamento dell'Andrea Doria; il 16 settembre mostra “ Alla scoperta del Mare” del Maestro Pietro Altovino. Intanto proseguono i lavori per allestire la sala intitolata “ Galleria della Marineria Genovese dedicata alle società di Navigazione e agli armatori negli ultimi 100 anni”. I Promotori sono oltre 80 e rappresentano la crema dell'industria marittima nazionale . Presidente è Roberto Giorgi, vice Maurizio Daccà, segretario generale Anna Dentoni, Tesoriere Pierluigi Ferrari . L'associazione si augura naturalmente di aumentare il numero degli associati in nome del progresso e della storia. Per informazioni: email [promotorimuseimare@gmail.com](mailto:promotorimuseimare@gmail.com).

## Grimaldi assumerà 1.500 persone tra cui 500 allievi

Napoli. Circa 1.500 nuove assunzioni per rinforzare soprattutto i collegamenti verso la Sardegna. È il nuovo piano occupazionale annunciato dall'amministratore delegato del gruppo Grimaldi, Emanuele Grimaldi. I neo assunti, scrive il Corriere del

Mezzogiorno, saranno divisi tra le attività che l'armatore gestisce in Europa. Circa 700 saliranno a bordo delle navi merci e passeggeri, già in navigazione o in arrivo, che collegano Sardegna e terraferma. Altri 400 andranno nel prolifico mercato del Nord Europa dove Grimaldi opera sia a terra nei terminal che sulle navi di compagnie locali controllate. Infine, circa 500 saranno cadetti delle scuole nautiche. La Sardegna è interessata da grossi investimenti da parte di Grimaldi. Attualmente sono undici le navi della compagnia che collegano l'isola, di cui solo otto introdotte negli ultimi sette mesi. Presto il gruppo ne aggiungerà una dodicesima e prevede che entro un anno e mezzo saliranno a 14, se non di più.

COMMENTO. *Se si realizzerà questo programma di Grimaldi che abbiamo ripreso da [informazione.marittime.it](http://informazione.marittime.it) ( a sua volta dal Corriere del Mezzogiorno) non avremo bisogno di riforme e di tanta burocrazia che avvinghia quei giovani che vogliono realmente andare a navigare. Anche Onorato si muove su questa linea e non dimentichiamo D'Amico con la sua accademia di Gaeta e ora con Grimaldi ci sarebbe imbarco per tutti. Ci sono a bordo di navi di bandiera italiana RI circa 39.000 marittimi di cui 23.000 italiani e comunitari e 16.000 extra UE, non sembra che manchino marittimi e ufficiali in particolare, a bordo c'è una babele di equipaggi, chi vuole andar per mare deve essere già il “ prodotto finito “ a fare l'ufficiale come recita la STCW e come si auspicava trent'anni fa. Ma basteranno le Accademie e i Nautici a preparare questo personale navigante ? ( DL )*

## I marittimi non sono abilitati per assistere i fuggitivi

ECSA's ( The European Community Shipowners' Association) , Maritime Security Working Group preoccupata per le nuove incombenze degli equipaggi

Roma. Il 18 maggio si è tenuta a Roma, presso Confitarma, una riunione dell'Ecsa's Maritime Security Working Group alla quale hanno partecipato rappresentanti della Commissione europea e di Frontex. La discussione si è incentrata sulle sfide affrontate dalla flotta mercantile a causa della crisi migratoria nel Mediterraneo. Frontex ha fornito statistiche che dimostrano molto chiaramente che l'impatto dell'accordo UE-Turchia è stato immediato con un maggior numero di arrivi sulle rotte marittime dalla Libia e dall'Egitto. 48.000 fuggitivi arrivati via mare da gennaio al 30 maggio, senza contare purtroppo le centinaia di morti annegati e tratti sulle navi. Al termine della riunione i partecipanti hanno avuto la possibilità di visitare il Maritime Rescue Coordination Centre di Roma (MRCC), il principale protagonista per le operazioni di ricerca e salvataggio (SAR) nel Mediterraneo. Jakob Paaske Larsen, presidente dell'Ecsa's Maritime Security Working Group, ha espresso forte apprezzamento per

gli sforzi intrapresi da MRCC e Guardia Costiera italiana e per la notevole collaborazione con le compagnie di navigazione chiamate ad assistere in operazioni SAR. “Abbiamo registrato gli sforzi dell’Italia e dell’Ue per il funzionamento di Triton e di altre azioni nel Mediterraneo per alleviare la pressione sulla flotta mercantile. Nel 2014, le navi mercantili sono state coinvolte nel 25,2% delle operazioni SAR (882 navi deviate di cui 284 impegnate nel trasbordo di migranti, 41.061 persone salvate) mentre nel 2015 tale coinvolgimento è stato dell’11% (16.158 persone salvate). Si spera che prosegua la tendenza di riduzione di assistenza da parte delle navi mercantili anche se tutti gli esperti temono un aumento dei flussi nel 2016, specie con condizioni meteorologiche in miglioramento e se la via dei Balcani viene chiusa”. “Gli armatori non verranno mai meno all’obbligo legale e morale di aiutare le persone in pericolo in mare - ha aggiunto Lieselot Marino, Ecsa’s Trade and Shipping Director - tuttavia le nostre navi non sono state costruite né sono attrezzate per le operazioni SAR su larga scala, gli equipaggi non sono addestrati per questo e ci sono molti rischi per la sicurezza sia dei migranti che dei marittimi, oltre a rischi per la salute, tensioni, stress fisico e psicologico”.

## Un Master di Corporate Finance per armatori

Caro Decio, ribadendo la stima e l'apprezzamento per la tua newsletter, che trovo sempre stimolante, professionale e fattiva, e certamente non commento quanto fedelmente riportato in merito alle discussioni, spesso sterili e puerili che caratterizzano le ultime edizioni dei dibattiti nazionali. Mi dispiace solo che non si sia riportato il mio nome nelle dichiarazioni di replica alle affermazioni/accuse nei confronti del mondo degli Investitori, considerati i nemici ed il male dello shipping. Non mi abbasso a commentare i quasi ridicoli sondaggi "Bulgari" che soddisfano solo l'autoreferenzialità di alcuni che, piuttosto ciechi, non ammettono i propri errori, al pari dei bambini che cercano di nascondere le proprie marachelle. Posso solo affermare, senza tono polemico, che per il prossimo Natale regalerò come "gift" un coupon per la partecipazione ad un Master di Corporate Finance per far capire meglio le diverse declinazioni che caratterizzano le attività degli investitori e le differenze tra Private Equity, Hedge Fund, Distressed Fund, Private Debt, Public Market, etc. Ovviamente mi rendo conto che forse la modestia e l'ammissione di colpa non è una dote comune a molti armatori.

Fabrizio Vettosi

## Propeller Club, Genoa, assemblea generale e riunione su “Agevolazioni doganali e pesatura container , nuove norme comunitarie e internazionali”

Riceviamo la comunicazione della convocazione della Assemblea Generale del Propeller Club Port of Genoa che si terrà martedì 14 giugno 2016, alle ore 18,45, presso il Ristorante NABU' (P.le Kennedy 1). I soci riceveranno la mail con le indicazioni per votare via web e l'invito alla serata conviviale che avrà come tema: “Agevolazioni doganali e pesatura dei containers nelle nuove norme comunitarie ed internazionali” organizzata dal Presidente Prof. Avv. Giorgia Boi.

Marina Tevini Segretario Generale The International Propeller Clubs

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660 [mailto: propellerclubs@propellerclubs.it](mailto:propellerclubs@propellerclubs.it)

[www.propellerclubs.it](http://www.propellerclubs.it)

## Fincantieri/ Giuseppe Bono confermato amministratore delegato

Roma. Si è riunito a Roma sotto la presidenza di Giampiero Massolo il nuovo Consiglio di Amministrazione di FINCANTIERI S.p.A. (“Fincantieri” o la “Società”), nominato dall’Assemblea degli Azionisti del 19 maggio 2016 e che rimarrà in carica fino all’Assemblea di approvazione del bilancio dell’esercizio 2018. Il Consiglio ha confermato Giuseppe Bono quale Amministratore Delegato della Società. Al Presidente Giampiero Massolo sono state conferite deleghe in materia di rappresentanza istituzionale, concorso alle strategie internazionali, controllo interno e security aziendale. All’Amministratore Delegato Giuseppe Bono sono state conferite le più ampie deleghe per la gestione ordinaria e straordinaria della Società ad eccezione di quanto riservato alla competenza esclusiva del Consiglio.

## Istituto Italiano Saldatura: disponibile il Volume Atti convegno Feel Weld

Atti Convegno “Feel Weld!” / “Recenti sviluppi ed indirizzi per robotica, sensoristica ed intelligenza artificiale applicati alla saldatura”, 26 maggio 2016, Cinisello Balsamo. E' possibile ricevere il Volume degli Atti con le memorie integrali presentate.

Il volume viene offerto ad una tariffa promozionale: euro 70,00 per i Non Soci IIS ed euro 56,00 per i Soci IIS (o appartenenti all'IISClub).

La tariffa è comprensiva di Iva.

Gli interessati possono farne richiesta tramite il modulo allegato, da restituire alla mail [biblioteca.info@iis.it](mailto:biblioteca.info@iis.it) assieme al comprovante del pagamento.

Franco Ricciardi [ufficiostampa@iis.it](mailto:ufficiostampa@iis.it)

## RINA S.p.A. acquisizione del 100% del Gruppo Edif

Genova. RINA S.p.A., la Holding del gruppo multinazionale leader in Italia nel settore della certificazione, test, ispezione e consulenza ingegneristica, è lieta di annunciare di aver sottoscritto un contratto volto all'acquisizione dell'intero capitale sociale di Edif Group Limited, una portfolio company di Phoenix Equity Partners, per una cifra pari a 118,5 milioni di sterline (circa 151 milioni di euro). Edif è un gruppo leader a livello mondiale che fornisce servizi di testing, ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica (TIC-CE) volti a ridurre il rischio, ottimizzare le prestazioni e potenziare le capacità dei propri clienti. Edif ha sede a Londra (Regno Unito) e circa 650 dipendenti a cui si aggiungono 2.500 collaboratori dislocati in più di 20 uffici nel mondo. Edif, come gruppo, è stata fondata nel 2011 e fin dai suoi inizi ha visto uno sviluppo rapido che è avvenuto sia per linee organiche sia attraverso acquisizioni. (ACR)

## La Navigazione interna è anche infrastrutture. Perché l'Italia non ne approfitta ?

Caro Decio, con riferimento al mio articolo sulla navigazione interna pubblicato sul D.L.News n 15 a pag.16, mi auguro che sul tuo DL NEWS "On line" vi siano dei soggetti interessati a tali problemi e che facciano sentire la propria voce, le loro proposte in difesa della navigazione " interna " che è legata a quella " off shore "; infatti il non ancora terminato (realizzato al 70%) canale Interporto Padova – Venezia Porto ne è un esempio. Su di esso infatti potrebbero navigare natanti in grado di trasportare merci di ogni genere, TEU, ecc. tra le due località sia in imbarco che in sbarco. Anche se dobbiamo ammettere che in Italia non vi sono grandi corsi d'acqua e canali come in Francia, Germania, ed in altri paesi europei, è pur vero che il canale di cui sopra, ove completato, rappresenterebbe una prima opera di necessaria idrovia. Vi sono pure progetti di idrovie, a detta dell'Ing. Dino Telesca dell'Atena, tra il lago Maggiore e l'Adriatico ma...pare che tutto rimanga a livello progettuale. Senz'altro nell'ambito del competente Ministero dei Trasporti non vi sono dirigenti che,

volutamente o no, riescano a comprendere l'effettiva importanza di tali problemi e la loro conseguente realizzazione. Forse il reintegro di un Ministero della Marina Mercantile, con dirigenti più consoni e preparati nella materia, potrebbe risolvere i problemi della navigazione interna ed anche di quella " Off Shore ", E' stato già detto altre volte su questo D.L.News che il ritorno di detto Ministero sarebbe più che auspicabile. Al termine di questo mio appello, ringrazio ancora l'Ing. Telesca Dino dell'Atena ( [studiotelesca@gmail.it](mailto:studiotelesca@gmail.it) ) ed il Cap. Rudy Toninato ( [rudy@deltatour.it](mailto:rudy@deltatour.it) ) per le loro informazioni.

Ugo Dodero

## La "cricca del palazzo" che modifica la geografia e il futuro di Trieste nel porto e nelle infrastrutture

Trieste. Caro Decio, ti invio la pagina del Piccolo con l'articolo sulla morte di Michele Lacalamita. Spero che con il mio aiuto ed il numero che ti avevo inviato tu possa averlo contattato almeno per l'ultima volta. Sono certa di tutti i valori a lui attribuiti ma sono anche convinta che lui faccia parte della politica di altri tempi in cui il Lloyd Triestino è stato smantellato e poi venduto in Oriente. La morale è che alla fine il vero proprietario del Molo VII è quel Signore alla terza generazione che lo ha posto in vendita oggi e sembrerebbe già venduto al 50% ad una Società che io conosco bene. Come vorrei parlarti!

Il fatto è che oggi abbiamo qui Renzi e la cricca di Palazzo ex Lloyd che sta imperversando come il solito, sbandierando la ricrescita del porto di Trieste che di fatto è quasi esclusivamente il porto petroli. Se penso che chi ha creato il Porto Petroli era quel mio grandissimo amico che io chiamavo l'Industria- italo americano- che alla sua morte non è stato nemmeno ricordato se non fosse stato per me che l'ho segnalato a Vita Nuova. Come è strana la vita. Qui si vantano della ripresa del porto containers quando il golfo è vuoto, paragonato alle migliaia di navi che puoi vedere con i tuoi occhi a Singapore sul sistema che non ricordo come si chiama. Visto mille volte. Quando ero in crociera potevo addirittura salutare mio figlio dal ponte della MSC. Qui, se qualcuno fosse attento e più furbo e/o competente, basterebbe che guardi il Piccolo ogni giorno dove sono scritte le navi in partenza ed in arrivo, la loro provenienza e la destinazione che molto spesso è : per ordini. Allora fanno fare bella figura alle autorità come se addirittura non ci fosse posto in banchina da tanto sono piene. Io le vedo quando vado a Muggia. Sono una, due...al massimo tre.

Ora pensano addirittura di nuovo di mandare la Vittorio Veneto a Trieste pur sapendo che nessuno la vuole per via dell'amianto. Ma...io penso che nella situazione in cui l'Italia si trova rispetto ai rifugiati che costano e nessuno vuole, la cosa più saggia sarebbe quella di circondare il paese in acque extraterritoriali con navi in disarmo e tutti i paesi rappresentati dovrebbero tenersi a bordo i rifugiati poiché ogni nave rappresenta il proprio territorio. Sulla nave dovrebbero venire riconosciuti, smistati, e talvolta formati da apposite squadre di "FORMATORI" in regola con la STCW. Per il loro mantenimento abbiamo tutti i supermercati che devono smaltire dagli scaffali derrate alimentari almeno 20 giorni prima della scadenza. Chiunque (da volontario) potrebbe portarglieli in modo che loro si gestiscano da soli. Se vogliono si adeguano alle nostre leggi e culture, altrimenti tornano a casa, ma avranno almeno imparato un mestiere da portare a casa. Illuminazione solare! Costo quasi zero. Piccole isole pari a quelle dalmate da noi perse. I lavori possono essere la disamiantizzazione, la pitturazione degli scafi, l'ormeggio, la manutenzione e ripristino degli alloggi come ho fatto io a bordo. Ce n'è di cose da imparare a bordo che serviranno anche a terra, sia in Europa, sia a casa loro. Iniziando dall'orticoltura che potrebbe essere addirittura eseguita a bordo per le aromatiche e qualche specie utile. Ci sono poi le culture idroponiche di alghe che si propagano in cilindri di vetro con una tale velocità da costituire un terreno di raccolta continuo per trasformarle in combustibile alternativo come il metanolo. Utile anche al riscaldamento interno delle navi stesse. In tempi di miseria imminente non possiamo fornirli di tutti i comfort mentre i nostri muoiono di fame. Basta il buon senso. Ecco, Decio. Ma chi farà mai queste cose? Forse i giovani di ingegno! Condoglianze per Lacalamita!

Lucilla Cechet

## Nautici, Accademie, ITS, Università una osmosi incompleta per la formazione degli ufficiali della marina mercantile italiana

Pubblichiamo qualche intervento estrapolato dal Convegno, svolto a Trieste, promosso da MarineLAB e Fire& Safety School sul SEAFARERS TRAINING AND PROFICIENCY di cui abbiamo pubblicato un resoconto dell'ing. Sergio Bisiani nel precedente DL News

...“Parla nuovamente Beduschi (portavoce di Maneschi, Italia Marittima) che insiste

sulla formazione continua appoggiandosi all'Accademia che porti alla laurea breve. Ma, come hanno detto l'altro giorno all'Università di Trieste per la premiazione dei migliori allievi delle superiori, c'è bisogno non solo di laurea breve ma di vere e proprie lauree in Ingegneria navale o meccanica. Maneschi, (dice Beduschi) ha dieci navi ma contano solo su 20 persone non di più perché costituiscono un costo. Quindi tutti gli altri discorsi sono utopici. Beduschi dice ai ragazzi presenti in sala che c'è necessità di requisiti minimi. Li avvisa che prima di imbarcare chiamano le persone per fare un piccolo esame. E dice che è difficile dire ad una persona che non è stato validato poiché non ha corrisposto ai requisiti chiesti dalla compagnia. Quando sono a bordo devono fare un specie di training e sono obbligati, sia il comandante che gli ufficiali, a seguire questo training che obbliga ad un certo impegno. Specifica che certe regole non sono più possibili. Ogni persona che vuole imbarcarsi deve passare all'interno della società e uniformarsi anche in base agli accordi di Manila del 2010 che sono stati assunti completati e validati nel tempo. Non basta essere un secondo ufficiale se non si è in grado di superare certi gradi di competenza che viene richiesta in questi esami interni. Generalmente si tratta più dell'adattabilità alla vita di bordo che delle vere e proprie materie di studio. Tutte queste richieste sono intervallate dal training e dipende dalla compagnia che li ingaggia se ha intenzione di pagare per addestrarli. Ci sono navi di centinaia di milioni di euro ed hanno bisogno di personale sicuro ed efficiente. La preside del Nautico prof.ssa Bigotti spiega che la loro non è proprio un'Accademia ma un Istituto tecnico superiore. La nostra Accademia, dice, "cura" 30 allievi dell'Istituto. Prima c'era solo Genova e poi nel 2010 Gaeta più un'altra al sud. C'era il permesso per averne quattro. Per questo hanno pensato che occorre anche una accademia sull'Adriatico. Le Accademie formano giovani soprattutto per quelle che sono le imprese e le loro necessità'. Prima, Italia Marittima si rivolgeva a Genova e Gaeta e Livorno. In Adriatico sono partiti istituti di Udine e Pordenone più un altro poiché in tutto ci deve essere posto solo per quattro di queste istituzioni. Così è stato stabilito dal Ministro Delrio nel continuo alternarsi di regole ed emendamenti che non hanno fine. Uno di questi quattro, l'ha capito anche la regione, deve essere Trieste. Abbiamo i 12 cadetti di coperta (dice la preside Prof.ssa Bigotti) che devono compiere tutti i 12 mesi di navigazione per acquisire il patentino di terzo ufficiale. Dice che per 20 posti hanno avuto più di 120 domande. Significa che c'era bisogno di un'altra accademia per essere selezionati per un esame che deve rispondere alle motivazioni di un ragazzo. La speranza è quella di poter ampliare il numero di posti e di trovare altri armatori dell'Adriatico e capire se ci sono altri interessi specifici. Al Nautico sono in rodaggio ed appena agli inizi ma si è capito benissimo che l'imbarcarsi di questi tempi non è quella pacchia che tutti credevano. L'offerta di personale è molto ampia e le navi specialmente battenti bandiera italiana poche. C'è un mondo fuori, però, dove pur essendo altre nazioni all'avanguardia rispetto l'Italia, è alla continua ricerca di personale navigante. Quello che la Prof. Bigotti ribadisce, però, è che il mondo dello shipping e della cantieristica e della logistica è molto complesso, difficile e variegato e che

*L'unica cosa che permetterà di ottenere dati certi ed orientamenti sicuri sarà quello di far sistema e di unire domanda ed offerta in un'unica banca dati che ci indicherà come muoverci in futuro per essere utili alla nuova generazione, facendo ricorso se occorre anche la vecchia generazione per formare i formatori. La mia personale opinione, dopo altri interventi ascoltati oggi 20 maggio ( e dopo l'evento creato da sergio Bisiani sul SEAFARERS TRAINING) è che , qualsiasi cosa decidano e qualsiasi training scelgano alla fine la rifinitura dovrà essere sempre impartita a bordo di una nave e soprattutto in mezzo ad una tempesta.*

**(Interventi raccolti da Lucilla Cechet)**

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **CULTURA E STORIA**

### **E a Napoli, Carlo arrivò per mare**

La presidente della Fondazione Tethys, arch. Elvira Romano, ed il direttore del Museo del Mare di Napoli, prof. Antonio Mussari, hanno presentato la Mostra sulla Marineria Borbonica "... e a Napoli, Carlo arrivò per mare" e del libro "Il patrimonio culturale del Museo del Mare di Napoli" il 31 maggio 2016 . [antoniomussari@tin.it](mailto:antoniomussari@tin.it)  
[mussari@museodelmarenapoli.it](mailto:mussari@museodelmarenapoli.it) [www.museodelmarenapoli.it](http://www.museodelmarenapoli.it)

### **Insieme per la Lanterna**

**Restauro delle targhe commemorative dedicate al personale navigante e amministrativo caduto in guerra 1915/18 presso il complesso monumentale della Lanterna/Gli interventi di Sibilla, Lagomarsino, Stefano Messina, De Lucchi, Assagenti, Spediporto)**

**Genova. La Fondazione Labò ed i Giovani Urbanisti con gli Amici della Lanterna sono lieti di annunciare l'avvenuto restauro delle targhe**

commemorative dedicate al personale navigante e amministrativo caduto in Guerra 1915-1918, sistemate nel parco della Lanterna dalla Provincia di Genova nel 2004.

Negli anni le intemperie avevano degradato molto i marmi delle lapidi, tanto da rendere illeggibili i nomi dei Caduti. grazie al progetto “Insieme per la Lanterna” ed all’adesione di sostenitori importanti come Assagenti, Confindustria, Confitarma e Spediporto è stato possibile il restauro. “La Lanterna è anche il "faro" di tutti i genovesi e simbolo distintivo della nostra città. Ringrazio i promotori dell’iniziativa e tutti coloro che l’hanno supportata non solo per il contributo alla memoria dei caduti in mare ma anche per il segnale di cura e attenzione verso questo nostro importante complesso culturale .” (Carla Sibilla Ass. alla Cultura e Turismo Comune di Genova)

“Sono ormai trascorsi 12 anni da quando e' stato inaugurato il complesso monumentale della Lanterna e purtroppo si è evidenziata la necessità di avviare lavori di recupero e riqualificazione. Il restauro delle lapidi rappresenta un esempio virtuoso nel percorso di riqualificazione del complesso della Lanterna perché consente di restituire ai cittadini la possibilità di riconoscere i nomi delle persone che hanno sacrificato la vita combattendo in mare nel corso della prima guerra mondiale. Dobbiamo ringraziare i soggetti marittimi che si sono impegnati a promuovere il restauro delle due lapidi mostrando attenzione alla vita della Lanterna segnando una tappa importante nel sostegno che la città può esprimere per

sostenere questo complesso monumentale”. (Luigi Lagomarsino Presidente Fondazione Labò)

"In qualità di presidente dell'Associazione Amici della Lanterna non posso che esprimere grande soddisfazione per i risultati raggiunti in generale in termini di iscritti, di numeri raggiunti nonché per il grande ritorno di immagine che gli eventi e le mostre organizzate hanno garantito al nostro Faro negli ultimi mesi. Credo però sia giusto ricordare che quando si parla di Lanterna, la nostra attenzione debba andare all'intero complesso monumentale con tutte le sue "componenti", tra cui anche le targhe commemorative che da molti anni ne fanno parte. Il loro restauro segna un importante traguardo in un contesto più generale di recupero e manutenzione del parco della Lanterna e mi auguro possa rappresentare solo un primo ed iniziale "tassello" di una serie di interventi più vasti e duraturi nel tempo.

Nel frattempo voglio porgere a nome dell'Associazione da me rappresentata un sentito ringraziamento a tutti coloro che con il loro supporto e sostegno hanno reso possibile tale restauro e di conseguenza la conservazione di una parte di memoria storica." (Barbara De Lucchi Pres. Amici della Lanterna)

Nel simbolo di Genova, città marinara per eccellenza, la Lanterna rappresenta uno dei più antichi riferimenti per la navigazione, da quando esistono le navi esistono i fari per guidarle e proteggerle, allo stesso modo da quando esistono le navi mercantili esiste la figura dell'agente marittimo.

Attraverso questo ideale e simbolico connubio abbiamo voluto partecipare all'iniziativa di restauro delle targhe commemorative del complesso della Lanterna nel rispetto e nel ricordo delle vittime che per mare hanno perso la vita. E' pertanto per la nostra Associazione un onore aver partecipato al progetto "Insieme per la Lanterna" ed aver avuto l'opportunità di figurare tra i sostenitori di questo restauro che serve a mantenere vivo il parco della Lanterna e la memoria dei caduti in mare." (Assagenti Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi Agenti Aerei Genova)

"Alla fine della prima guerra mondiale la flotta mercantile italiana perse il 45% della consistenza registrata nel giugno 1915, in valore assoluto 241 piroscafi e 424 velieri. Se si considerano anche le perdite per sinistri normali o non precisamente accertate, e le perdite di guerra precedenti all'entrata in guerra del nostro Paese, la flotta italiana perse più di un milione di tonnellate di stazza. Ma ciò che più conta è che persero la vita circa 1.000 marittimi e quasi 900 passeggeri che viaggiavano su unità spesso

affondate dagli attacchi dei sommergibili nemici. Le Targhe che oggi sono state restaurate devono essere un monito per tutti noi: abbiamo il dovere morale e civile di tenere vivo il ricordo di queste persone e degli eventi che ne hanno causato la loro morte. Possiamo farlo in molti modi ma certamente dobbiamo impegnarci per preservare questi monumenti alla memoria che rappresentano un documento molto

importante della nostra storia da tramandare alle generazioni future perché possano trarne insegnamento e farne tesoro per un futuro di pace nel quale credevano i nostri nonni e i nostri padri e in cui dobbiamo credere tutti noi impegnandoci anche con iniziative semplici ma significative come quella di oggi ". (Stefano Messina Vice Presidente Confindustria Genova)

"Spediporto ha partecipato fin da subito a questa lodevole iniziativa che, con il recupero delle targhe commemorative dedicate alle vittime dei piroscafi della Prima e della Seconda Guerra Mondiale (site nel parco del Faro), non dimentica il sacrificio dei lavoratori del nostro porto, rendendo vivo il ricordo in tutti noi. Ci uniamo ai ringraziamenti già espressi, come stima nei confronti di tutti i sostenitori che hanno creduto in questa importante iniziativa e soprattutto ringraziamo la fondazione labo' che con il progetto "insieme per la lanterna", che opera attraverso il volontariato, evita l'imminente chiusura della lanterna, simbolo della nostra Genova." (Spediporto)

Si ringraziano: il restauratore Iacco Morlotti e l'incisore Giuliano rosario

## LIBRI E RIVISTE DI “ CARTA E DI COSTA “

### Milioni di farfalle – Eben Alexander – Mondadori

“Tramite la Sfera, Om mi disse che non esisteva soltanto un universo, ma molti – addirittura più di quanti potessi concepirne – e che al centro di ciascuno di essi c’era amore.

*“Il male era presente anche in tutti gli altri universi, ma soltanto in quantità appena percepibili. Il male era necessario perché senza di esso non sarebbe esistito il libero arbitrio, e senza il libero arbitrio non poteva esserci crescita: nessun progresso, nessuna possibilità di trasformarci in ciò che Dio aveva in mente per noi. Anche se talvolta in un mondo come il nostro, il male poteva sembrare orribile e imperante, in una dimensione più ampia era l’amore che dominava in modo schiacciante e che alla fine avrebbe trionfato. Vidi il rigoglio della vita negli innumerevoli universi, compresi quelli in cui l’intelligenza era di gran lunga più avanzata rispetto a quella dell’umanità. Capii che esistono infinite dimensioni superiori, ma che l’unico modo per poterle conoscere è entrarvi e viverle dall’interno. Non possono essere conosciute né tantomeno comprese da dimensioni inferiori.” (pag 55)*

L’autore neurochirurgo e professore universitario racconta dettagliatamente la sua esperienza vissuta in una dimensione parallela dopo aver contratto una rara forma di meningite, situazione che ha prodotto uno stato di coma durato sette giorni in cui il suo cervello era completamente spento. Ma una parte di lui estremamente vigile ha vissuto un’esperienza definita da lui stesso Paradiso. L’autore non aveva mai creduto alla vita dopo la morte pur essendone molte volte testimone. Il Dottor Alexander descrive con rigore scientifico lo stato in cui si trovava a livello fisico in cui era impossibile qualsiasi attività della corteccia cerebrale e altrettanto chiaramente definisce, pur tenendo conto della difficoltà che emerge nell’espressione verbale, l’esperienza da lui vissuta in un diverso piano della sua realtà multidimensionale.

*“Sperimentare il pensiero extra cerebrale equivale a entrare in un mondo di connessioni istantanee che fanno sembrare il pensiero ordinario qualcosa di disperatamente lento e faticoso. Il nostro io più vero e profondo è completamente libero. Non è indebolito né compromesso da azioni passate e non è legato all’identità o allo status. Sa che non c’è ragione di temere il mondo terreno, e perciò non è necessario che si costruisca attraverso*

*la fama, la ricchezza o la conquista. Questa è la vera essenza spirituale che tutti noi siamo destinati a recuperare un giorno.” (pag 89)*

## a cura di Alessandra Forest

### Riviste e libri di “ carta e di costa “

Segnaliamo la Rivista Marittima , aprile 2016 ; Storia Verità , aprile-giugno 2016; Sea History, spring 2016; Revue Maritime, avril 2016.

Tra i libri: La resistenza taciuta di Anna Maria Bruzzone e Rachele Farina, maggio 2016; Bagaglio tecnico per scrittori di Amedeo Benedetti, manuale di stilistica del racconto e del romanzo, Erga; Captain of the Carpathia by Eric Clements Bloomsbury; Titanic unseen by Senan Molony, The History Press; Ships to Remember by Rorke Bryan, The History Press.

○○○\*○○\*○○\*○○\*○○\*○○

### Svelato al convegno di Friburgo sulla geografia religiosa presso la marineria del medioevo/ Il ruolo degli ex-voto

### Il ritrovamento del portolano sacro genovese

di Marcella Rossi Patrone

Nel 2013, a qualche anno dal ritrovamento, la dottoressa Valentina Ruzzin ha pubblicato un incantevole saggio di storia medievale: *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*. Al convegno dal titolo *Le Portulan sacré. La géographié religieuse de la navigation au Moyen Âge*, tenutosi a Friburgo lo stesso anno, l'intervento genovese ha suscitato grande interesse per il valore scientifico della scoperta, presentata dalla stessa Ruzzin e contestualizzata dalla prof. Valeria Polonio. Abbiamo avuto il privilegio ed il piacere di incontrare entrambe; riteniamo valga la pena divulgare l'argomento.

L'autrice del saggio citato, che da oltre un decennio svolge ricerca storica sugli atti notarili liguri dei secoli XII-XV, ci spiega chiaramente cosa sia un portolano sacro,

conosciuto tra gli esperti come Santa Parola: «Si tratta, volendola definire rapidamente nella sua sostanza, di una lunga preghiera in uso presso la marineria del medioevo, strutturata come un elenco di invocazioni volte ad impetrare il soccorso di Dio, di Maria, dei santi e dei beati patroni di alcuni particolari luoghi, il cui dettato è organizzato in prevalenza secondo un particolare itinerario geografico, che racchiude gran parte del mondo allora conosciuto». Fino al ritrovamento l'unico manoscritto tramandato risaliva ad un codice del tardo XV secolo, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Firenze. L'esemplare genovese, rinvenuto dalla dottoressa Ruzzin presso l'Archivio di Stato di Genova col titolo di Bonna Parolla, è l'unica altra testimonianza di questa devozione marittima.

Se l'origine e la diffusione della *Santa Parola* rimangono sconosciute, il manoscritto di Firenze ne ha descritto chiaramente l'uso:

*«Incomincia la Santa Parole (sic). Si dice in galea o nave o altra fusta quando fussino stati alcuno giorno senza vedere terra».*

Tutti sanno del legame tra i santuari ed il mare, che si manifesta in modi e situazioni differenti. Alcuni santuari prendono spesso il nome dal mare o da santi protettori dei marinai, a loro volta i marinai ricordano bene i santuari costieri cui rivolgere le loro preghiere. Gli ex voto marinari rimangono poi la più semplice e visibile testimonianza di questo legame.

Dalla Palestina il cristianesimo si diffuse precocemente e rapidamente lungo le coste liguri, affacciate sul mar Mediterraneo. La sua radicata presenza affiancò per secoli le relazioni politiche e commerciali connesse alla navigazione, lungo le rotte mediterranee da e verso la terraferma. Dopo il crollo dell'Impero Romano d'Occidente, sotto il dominio bizantino, longobardo e carolingio le vie del mare non persero importanza: la navigazione di cabotaggio fu praticata con perizia e continuità anche prima del X secolo, quando decollò l'attività marittima ligure. Lungo la costa passava infatti la rotta che univa i porti tirrenici a quelli del Mediterraneo occidentale ed i liguri non dimenticarono mai l'esperienza acquisita con Etruschi, Romani e Bizantini. La documentazione rimane scarsa, comunque lo attestano alcuni particolari episodi che ci piace ricordare.

Alla fine del VII secolo il mondo mediterraneo si trovò diviso in mondo romano germanico, mondo bizantino e mondo arabo, nuova espressione di uno stato teocratico in rapida espansione territoriale. Nei primi decenni dell'VIII secolo gli arabi invasero la Sardegna e si impadronirono di Cagliari, dov'erano custoditi i resti di Sant'Agostino. Il re cattolico longobardo Liutprando ordinò allora una spedizione navale per metterli in salvo e sbarcarli a Genova, da dove furono trasferiti a Pavia. Successivamente Carlo Magno assegnò ai territori liguri la protezione delle coste, isole

comprese, e non esitò ad inviare in Liguria un proprio notaio perché allestisse una flotta adeguata al trasporto di un elefante, un ingombrante dono diplomatico del califfo di Bagdad; l'elefante fu sbarcato a Portovenere e raggiunse incolume la corte imperiale, dove visse per anni. Alla fine del IX secolo il vescovo Sabatino mandò alcune navi a Sanremo, per salvare e custodire a Genova le reliquie di San Romolo, in pericolo per le incursioni degli arabi stanziati a Frassineto, in Provenza.

Nell'Alto Medioevo, quindi, la tradizione marinara ligure perdurò in difesa della dignità civile e della libertà religiosa. Nel 934 una flotta araba arrivò ad assaltare e saccheggiare Genova e la reazione fu immediata: una spedizione navale annientò il nemico, recuperando prigionieri e bottino. Quest'unica aggressione, ricordata con enfasi dagli annalisti di ambo le parti, confermò la forza della città, che nei decenni successivi passò definitivamente al contrattacco. Da questo momento Genova prese a costruire la propria affermazione sul mare con la supremazia navale, cui aggiunse la creazione di un geniale sistema mercantile e finanziario.

Si cominciò a navigare studiando gli astri, i venti, le correnti e le coste, utilizzando lo scandaglio. Il cabotaggio permise di orientare la navigazione e di fare il punto nave riconoscendo il litorale, ma anche di localizzare le correnti e le secche, gli approdi e gli scogli. Quando gli strumenti di bordo erano scarsi, si tendeva a non perdere di vista la terraferma, appoggiandosi alla memoria geografica ed al portolano, che nel Medioevo si affermò come un vero e proprio genere letterario. I portolani indicavano qualsiasi irregolarità costiera utile e descrivevano le manovre necessarie per evitare i pericoli, avvalendosi di una tradizione ininterrotta di uso ed esperienza.

Il Medioevo fu permeato di una religiosità che coinvolse la vita privata e le relazioni sociali, il pensiero e la parola. Il mare ebbe un'importante dimensione religiosa, connessa innanzi tutto ai pellegrinaggi nei luoghi santi della cristianità ed alle crociate, che rappresentarono anche un'esperienza marittima. Tra tempeste e bonacce, in mare si era in continuo pericolo e si recitavano le preghiere dei naviganti. Scrive l'Anonimo Genovese alla fine del XIII secolo:

«Noi chi semper naveghemo

E 'n perigor semo En questo perigoloso mar,

ni mai possiamo repossar,

no devemo uncha cesar

lo pietoso De pregar

che ne scampe, con soi santi,

da li perigoli, chi son tanti, ...

non compaiono né stelle, né sole, né luna;  
scuro è il cielo di questa tempesta;  
e non abbiamo nemmeno la speranza  
di poter giunger al porto; ...

En sî greve ruyna  
no savemo aotra meixina  
de qual alcun de noi spere  
se no far a De preghere,  
chi za mai no abandona  
chi ge fa pregera bonna  
e in gran tribulacion  
sa tosto dar salvacion».

Mentre si faceva *pregera bonna*, con grande conforto si riconoscevano le chiese allineate lungo la costa, come i grani di un rosario. Molteplici usanze religiose si associarono così alla navigazione ed i santuari punteggiarono le coste, destinatari di preghiere e insieme puntuali riferimenti per le rotte.

Da oltre un secolo gli storici studiano la litania della Santa Parola recitata dai marinai medievali, ma la ritrovata versione genovese mostra oggi alcune differenze rilevanti. Rispetto a quella toscana, considerata mutila, la litania ligure ha la stessa struttura, ma aggiunge un'introduzione, un'orazione conclusiva e, come illustra Valentina Ruzzin, ha alcune particolarità. Premesso che le due versioni presentano la stessa la forma, che forniscono entrambe testimonianze religiose, storiche, geografiche, sociali ed economiche, soffermiamoci solo sul testo genovese.

La *Bonna Parolla* si divide in due parti: nella prima, secondo l'ordine gerarchico, ci si rivolge ai santi più importanti ed a quelli dei naviganti; nella seconda, che è la più lunga, ci si rivolge ai titolari di particolari luoghi sacri, presenti lungo le coste mediterranee e atlantiche. La litania segue una vera e propria rotta, che parte dal vicino Oriente e continua verso l'Europa senza alcuna rappresentazione grafica, come accade nel portolano. Per questo motivo si parla oggi di portolano sacro.

Resoconti di navigazione attestano che la marineria genovese ricorreva a questa preghiera in situazioni pericolose, particolarmente quando mancava la visibilità. Citiamo ad esempio il caso di Anselmo Adorno, nobile fiammingo di origine genovese,

che nel 1470 salpò da Genova su una nave diretta in Terrasanta. L'Adorno descrisse come, per una fitta nebbia al largo della Sicilia, tutti gli imbarcati avessero intonato per diverse sere la Santa Parola.

La Bonna Parolla, prima solo immaginata, è ora leggibile. Lo scorso autunno, in occasione della mostra documentaria *Tutti i Genovesi del Mondo*, l'archivio di Stato di Genova ha esposto in una teca questo manoscritto anonimo, come primo documento. Appare scritta ordinatamente, sia pur con qualche correzione, in cinque colonne, su un bifoglio filigranato di secondo utilizzo. Recentemente la prof. Valeria Polonio ha anche tenuto la pubblica conferenza *Andare per mare nel Medioevo: il portolano sacro dei liguri* (Genova, 10 marzo 2016 Accademia Ligure di Scienze e Lettere – Palazzo Ducale).

La preghiera ligure si apre con l'esortazione illuminante

« Ostaie su, varendomi, e diremo la Bonna Parolla da pardie, che Deo ne fassa salvi ».

tradotto

« Funi su, valentuomini, e diciamo la Buona Parola da partire, affinché Dio ci faccia salvi ». (Ruzzin)

Era quindi detta *da pardie*, ovvero per partire e benedire la partenza, non solo quando si navigava in difficoltà. Spiega Valentina Ruzzin: « *Pensata dai genovesi per essere detta alla partenza, l'originaria litania potrebbe essersi propagata altrove, non diversamente da quel che è accaduto con altre realtà della nautica mediterranea... Dal momento che la partenza pare dunque essere il vero fulcro della Bonna Parolla genovese, si è proceduto ad indagare sommariamente alcune fonti documentarie in questa direzione* ». Cosicché si va a scoprire che questa pratica era comune già nella Genova del XIV secolo, tanto che un secolo dopo venne utilizzata come decorrenza ufficiale dei giorni di servizio pagati dal Comune agli imbarcati sulle galee.

Dee n'aie (Dio ci aiuti), ripetevano i marinai genovesi ad ogni invocazione, iniziando a raccomandarsi per tre volte alla basilica del Santo Sepolcro, a Maria ed alla croce del Monte Calvario in Terrasanta, il vertice della devozione. Continuavano poi invocando i santi, 41 in ordine d'importanza,

Da Oriente inizia poi il sacro itinerario, differente da quello toscano a volte per l'ordine d'invocazione, a volte per le località menzionate, a volte per le chiese menzionate. In volgare sono invocati ben 129 riferimenti e nell'ordine si riconoscono:

( Nell'articolo sono riportate tutte le chiese..., ndr ) Riusciamo a ricordare qualche chiesa o qualche località? Per calarci nell'itinerario, su gentile concessione della dottoressa Valentina Ruzzin, replichiamo una delle quattro tavole geografiche della

pubblicazione. ( [appena possibile sulla pagina di Stefano Briata alla voce DL NEWS](#) )

Scopriamo qualche punto? Commentiamo brevemente. Nella parte medio orientale e adriatica l'itinerario ligure si concentra sulle colonie genovesi e sulle tradizionali mete commerciali, circumnaviga la Sicilia, tocca la Campania, il Lazio, la Corsica, la Toscana e chiaramente presta grandissima attenzione alla Liguria ed ai luoghi ad essa limitrofi. Prosegue lungo le coste francesi, iberiche, inglesi e torna sul continente menzionando i porti fiamminghi.

Dopo l'itinerario, la litania continua con l'invocazione a nove sante: *la bea Madarenna, madona Santa Catarina, m(adona) Santa Agneize, m(adona) Santa Lucia, m(adona) Santa Seseiria, m(adona) Santa Elizabeta, m(adona) Santa Apolonia, m(adona) Santa Orsora, madona Santa Ihaira, Santa Ihera*. Santa Chiara è invocata per ultima e per due volte.

Il testo genovese non si esaurisce con la duplice invocazione a santa Chiara, ma mostra il suo senso chiudendo con una preghiera che pare una liturgia: « *...il capitano, come pare dai registri galearum, o persino un prete, se a terra? – si rivolge agli uomini di prua, prima in volgare e poi in latino, esortandoli a rispondere secondo un canone preconstituito. L'equipaggio è prima di tutto oggetto di un invito a recitare tre Avemaria e tre Padre Nostro, per pregare Dio, la Vergine e messe San Giuliano, che hanno fatto uscire la nave da un buon porto, affinché la riconducano, con gli imbarcati e la mercanzia, ad uno ancora migliore; successivamente è partecipe di quella che pare una sorta di invocazione scaramantica, forse, di non semplice interpretazione. Si richiamano oggetti reali – il ghindazzo, la sentina, il timone – posti in condizione di pericolo o una serie di eventualità cui scampare. Tutto è comunque volto a richiedere a Dio una buona nocte per tutti... Con le ultime parole della litania si chiede a Dio una notte quieta, un mare tranquillo, un vento sicuro. Sono probabilmente originali, le sole esclusive di questa preghiera; sono semplici e dirette. In fondo, ad una buona navigazione non si può aggiungere altro*». (Ruzzin)

Concludendo, il ritrovamento della *Bonna Parolla* testimonia come a Genova la litania marinara fosse già recitata nel XIV secolo ed apre a nuove ricerche. Evidentemente una caratteristica del portolano sacro fu quella di modificarsi nel tempo ad opera dei marinai, secondo le particolari devozioni, le trasformazioni delle chiese, le diverse rotte. Siamo di fronte ad una pagina fondamentale della storia marinara italiana in Europa: una geografia sacra, dove la funzione religiosa si sposa a quella geografico-orientativa, dove i simboli diventano anche segnali. Accade ancor oggi nel mondo della navigazione. E non dimentichiamo che i pescatori, di generazione in generazione, hanno tramandato le posizioni di pesca ricorrendo a precisi punti d'orientamento a terra, tra cui le chiese ed i campanili che orlano le coste europee.

Ringraziamo allora i giovani studiosi genovesi, impegnati in progetti esemplari di ricerca e didattica, che oggi affrontano la ricchezza della storia medievale, ne trasmettono la vivacità ed offrono indispensabili strumenti per la comprensione del mondo attuale. Ringraziamo chi li sostiene.

**Marcella Rossi Patrone**, Genova Nervi, 16 maggio 2016

### **Bibliografia**

Anonimo Genovese, *Le poesie storiche*, testo e versione italiana a cura di Jean Nicolas, Editore Casabianca (per conto dell'associazione "A Compagna" di Genova), Sanremo, 1983. Bacci Michele, Rohde Martin (Edité par), *Le Portulan sacré. La géographié religieuse de la navigation au Moyen Âge*, Colloque Fribourgeois 2013, De Gruyter, Germany, 2014. Bacci Michele, *Portolano sacro. Santuari e immagini sacre lungo le rotte di navigazione del Mediterraneo tra tardo Medioevo e prima età moderna*, in: E. Thunø and G. Wolf (eds.), *The Miraculous Image in the Middle Ages and Renaissance*, L'Erma di Bretschneider, Rome, 2004, pp. 223- 248. Bellomo Elena, *Sapere nautico e geografi a sacra alle radici dei portolani medievali (secoli XII-XIII)* [a stampa in *Dio, il mare e gli uomini*, Quaderni di storia religiosa", 15 (2008), pp. 215-241. Mannoni Tiziano, *Quando il mare diventa una grande via di comunicazione*, in *Storia della cultura ligure*, a cura di Dino Puncuh, 2, Genova 2004 (Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s. 118) . Ruzzin Valentina, *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*, Atti della Società Ligure di Storia Patria, Brigati, Genova, 2013. Ruzzin Valentina, *Alcune osservazioni in merito al ritrovamento della Bonna Parolla genovese*, in *Le Portulan sacré...*(cit.), pag. 221. Polonio Valeria, *La Liguria e la sua originalità: una variante del Portolano sacro*, in *Le Portulan sacré...*(cit.), pag. 227.

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **I NAVIGATORI**

### **John King Davis**

#### **Navigatore ed esploratore australiano**

John King Davis nacque a Kew, nella contea del Surrey (Regno Unito) il 19 febbraio 1884 e morì a Toorak, Melbourne nel 1967. in Australia era un esploratore e navigatore britannico naturalizzato australiano noto per aver comandato navi in esplorazione nell' Antartico e per aver installato stazioni meteorologiche nelle isole Macquarie e Willis nel Mar dei Coralli.

John Davis iniziò i suoi studi a Colet Court e al Burford Grammar School e li terminò

quando, con suo padre, lasciò Londra per Cape Town in Sud Africa. Servì poi come 1° Uff.le sulla “Nimrod” durante la spedizione di Ernest Shackleton in Antartide nel 1908-1909. Fu poi, nel 1911, Capitano dell’”Aurora” e successivamente Comandante in seconda nella spedizione antartica australasiana del 1911-1914 di Douglas Mawson.

Allo scoppio della prima guerra mondiale, Davis si arruolò volontario e fu nominato comandante della nave “Boonah” per il trasporto di truppe e cavalli in Egitto e Inghilterra. Fu pure Comandante del “Discovery” nel 1929-1930 nel corso della spedizione Anglo-Australiana e Nuova Zelandese di esplorazione antartica.

John King Davis fu Direttore della Navigazione dell’Australia nell’ambito del Commonwealth dal 1920 al 1949. All’inizio di questo periodo, egli, sempre in qualità di volontario, provvide ad installare una stazione meteo nella remota isola di Willis per annunciare la previsioni di cicloni. Davis fu Presidente della Royal Society di Victoria 1945-1946, in quanto era un membro della Royal Geographical Society. Nel 1957 gli venne intitolata la base antartica australiana della costa di Ingrid Christensen.

Per ben tre volte nel 1909, 1917 e nel 1934 venne insignito della “Polar Medal” e nel 1964 gli venne conferita l’alta Onorificenza dell’Ordine dell’Impero Britannico. Morì a Toorak Melbourne nel 1967 all’età di 83 anni

### Ricerche e traduzione dall’inglese di Ugo Dodero)

○\*\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### CLERICI VAGANTES ovvero come nacque la GOLIARDIA

I CLERICI VAGANTES erano studenti girovaghi che nel Basso Medioevo si spostavano in Europa da una università all’altra, spesso seguendo i loro maestri. La loro vita irrequieta e la condotta discutibile erano invise alla Chiesa, ma il loro status di chierici, li poneva, pur non avendo preso i voti, in condizione di avvalersi di certi privilegi ecclesiastici. In due Concilii 1227 (Treviri) e 1231 (Rouen) si cercarono i mezzi per mettere un freno alle loro intemperanze. Nei documenti di detti Concilii essi vengono indicati come CLERICI VAGANTES, ma anche come FAMILIA GOLIA\*, entrambe le denominazioni con significato equivalente. Si attribuiscono ai CLERICI VAGANTES i CARMINA BURANA\*\* scritti in un latino che badava più alle rime

che alla grammatica...

Eccone una parte molto significativa:

IN TABERNA QUANDO SUMUS    Quando siamo nella taverna  
NON CURAMUS SIT QUID IN HUMUS    non pensiamo a quando saremo sotto  
terra  
SED AD LUDUM PROPERAMUS    ma ci dedichiamo al gioco  
CUI SEMPER INSUDAMUS        che sempre ci crea ansia  
QUID AGATUR IN TAVERNA        ciò che si fa nella taverna  
UBI NUMUS EST PICERNA        dove i soldi servono  
HOC EST OPUS UT QUERATUR    qui è necessario elemosinare  
SI QUID LOQUAR, AUDIATUR    si ascolti cosa si narra  
QUIDAM LUDUNT QUIDAM BIBUNT    qualcuno gioca, qualcuno beve  
QUIDAM INDISCRETE VIVUNT    qualcuno vive in modo peccaminoso  
SED IN LUDO QUI MORANTUR    ma fra chi indugia nel gioco  
EX HIS QUIDAM DENUDANTUR    qualcuno ne esce nudo  
QUIDAM UBI VESTIUNTUR        qualcuno ne esce rivestito  
QUIDAM SACCIS INDUUNTUR    qualcuno vestito di sacco...

\* Golia, soprannome del vescovo Pietro Abelardo (1079 - 1142) che significava "demoniaco" per gli scandali attribuitogli e per il sospetto di eresia; da tale termine nacque il termine GOLIARDIA; \*\*dalla città di Bura in Baviera.

Fine