

DL NEWS, Shipping, Storia e Attualità commentata

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 13 giugno 2016

Nell'interno: I certificati non scadono l'1/1/2017, pag.3 ; Storie inedite di navigatori templari e di Vergini della Corsica di Enrico Calzolari, pag. 14

Facebook DL NEWS 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/](https://www.facebook.com/dlnews2008/) Scriveteci per aumentare la piattaforma del dibattito e della storia della marineria.

Ricordo di LUISA e del sacrificio dei suoi uomini

Cinquantuno anni fa, il 6 giugno 1965, la petroliera Luisa, bandiera italiana 21.000 tsl della Cosiarma, prese fuoco al terminal di Bandar Mashur in Persia ed esplose causando la morte di ventotto marittimi italiani e altri, di bordo e di terra, rimasero ustionati. La tragedia fece molta impressione e ora il cap. Angelo Storaci vorrebbe ricordare questo grave sacrificio dei nostri marinai con una degna commemorazione. Ho un ricordo vivo e indelebile della tragedia, perchè nel luglio di quell'anno ero a Bandar Mashur ed ho visto la Luisa capovolta alla banchina. Nell'autunno del 1965 il Propeller Club di Genova organizzò una memorabile riunione al Pitosforo di Portofino consegnando attestati di gratitudine e di ricordo ai parenti delle vittime. (DL)

La pirateria informatica minaccia lo shipping mondiale

Alla presentazione ad Amburgo della SMM 2016 (la più autorevole kermesse internazionale delle tecnologie navali e della cantieristica) che si terrà a settembre era stata come sempre invitata TTM la rivista italiana dello shipping . Nel corso della presentazione è emerso, come riferisce Angelo Marletta , un quadro non confortante che rende incerta l'analisi del settore marittimo in chiave di lettura ordini , tipologie, mercato , ma anche una grande partecipazione di aziende che esorcizzano le incertezze sul futuro. “ In attesa della ripresa – scrive Marletta – rimangono sul tavolo alcune opzioni che troveranno spazio nella SMM in alcune aree tematiche riservate ai motori green , cyber security e rivoluzioni digitale delle imprese marittime per accrescere la protezione dei dati commerciali relativi al controllo del traffico e gestione delle merci trasportate via mare” . Su quest'ultimo punto il segretario di Bimco , Pedersen, ha denunciato come le violazioni dei sistemi digitali delle aziende mettano a repentaglio la

sopravvivenza delle stesse. Germania e Stati Uniti hanno quantificato i danni di questi attacchi o intrusioni telematiche e che, oltre a Bimco, hanno coinvolto nella denuncia anche ICS (armatori) che hanno redatto un documento tra gli associati contenente raccomandazioni per prevenire e gestire l'emergenza in presenza di pirateria informatica. (DL)

Barracuda a tavola a Genova e salmoni giganti di allevamento

Recentemente una coppia di amici ha pranzato in un locale del centro storico di Genova a base di pesce, incuriositi hanno chiesto all'oste che pesce avevano portato a tavola , “ Barracuda “ è stata la risposta. E qui non ci può che sovvenire la minaccia anatema degli ambientalisti che hanno preconizzato sia la tropicalizzazione del Mediterraneo per effetto della balla del secolo , il global warming, sia la prossima adesione mondiale della Convenzione Imo sulla gestione delle acque di zavorra delle navi, che, nella fattispecie, entrando nel Mare Nostrum scaricano le acque imbarcate in paesi esotici pieni di microorganismi di specie tropicale. Penso che il mondo della pesca sia in fibrillazione se gli armatori di Offshore Support Vessel e di portarinfuse panamax (Fredriksen) progettano, stante il mercato che langue, di trasformare queste unità in fishfarm . Milioni di pesci dunque trasportati via nave a cui partecipa una società di allevamento di salmoni giganti. Se avessimo dato retta a Cousteau 30 anni fa non ci sarebbe un “besugo” nei nostri mari , invece stiamo delimitando le zone di pesca con la Francia... L'altro giorno (primi giugno) ho assistito a un servizio dell'arzilla Bevilacqua dall'isola di Procida su Rai2 che intervistava alcuni procidani sulla pesca sotto costa abbastanza generosa e con ampia prova in diretta dalle reti in mare alla cucina all'aperto nella splendida isola. Insomma la globalizzazione ci ha portato il pancasio e altri manicaretti dall'oriente, ma il Mare N ostrum ha sempre ospitato i barracuda e gli squali bianchi e tante specie ancora. Oggi tutto è intensivo, la coltura di allevamento ha mortificato il piacere della tavola genuina, ma i vegani avanzano , come tutte le adesioni agli integralismi ideologici. Perché non chiediamo alle cernie o ad altre specie se sono contente di essere pescate, arpionate o uccise visto che facciamo gli schizzinosi con le carni bovine... (DL)

A NAPOLI FESTEGGIATI I PILOTI, A CELLE “UN MARE DI LAVORO”

I nostri corrispondenti ci segnalano che a Napoli si è svolta una cerimonia per i 150 anni dell'istituzione del Corpo dei Piloti del porto . Nel 1866 Vittorio Emanuele II ° con R.D. del 7 giugno 1866 istituì il Corpo Piloti Pratici del porto di Napoli. In quella occasione fece il primo servizio un rimorchiatore e una piropilottina . La cerimonia davanti alle autorità si è conclusa con la consegna di medaglie e attestati , una pergamena al nostro carissimo comandante Antonio Cuzzo, già Capo Pilota del porto.

A Celle, provincia di Savona, invece l'infaticabile comandante Stefano Giacobbe, mi segnala che nella Sala Consiliare della città ligure si è svolto un convegno dal titolo “ “un mare di lavoro, opportunità di sbocco alla carriera del mare dei giovani”. Erano presenti i cadetti dell'Accademia Italiana di Marina Mercantile insieme alla direttrice Daniela Fara e una rappresentanza della Capitaneria di Porto con le due bandiere. Sono intervenuti l'amm. Giovanni Pettorino, il C.V. Vincenzo Vitale, la stessa Fara, il dottor Renato Causa di GNV, moderava l'assessore Caterina Medaglia. Due cerimonie che attestano come il mare e la marina uniscono cuore e professionalità diffuse in Italia lungo i fatidici 8.000 chilometri di costa e di storia marinara.

I certificati CoC (IMO) non scadono il 1/1/2017, ma proseguono fino alla loro naturale scadenza. Sentenza TAR Lazio

Riceviamo e pubblichiamo dato l'alto interesse quanto inviatoci il 9 giugno dal comandante Giorgio Blandina presidente di Cosmar , Comitato per la salvaguardia della dignità dei marittimi.

Dal nostro socio fondatore Com.te Dario Savino

Dopo mesi e mesi e' arrivato a sentenza il ricorso al TAR Lazio proposto da ITALIANYACHTMASTERS contro il Ministero delle infrastrutture e trasporti. Eccellentemente rappresentati dagli avv.ti Giuseppe Loffreda e Sara Reverso , Partners dello studio legale, Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli& Partners , con una sentenza rivoluzionaria che fara' giurisprudenza. ITALIANYACHTMASTERS per il tramite dei suoi legali , prendendo come caso specifico il rinnovo del certificato di uno dei suoi associati , sosteneva la seguente tesi :

Il dlgs 71/2015 (art. 28) e la normativa europea 2012/35/UE relativa ai Certificati di competenza , recita: "le autorità' competenti possono continuare a rinnovare e prorogare certificati di competenza e convalide conformemente ai requisiti previsti dal Dlgs 136/2011 ovvero rinnovo per 60 mesi .

Il TAR LAZIO con la sentenza n. 13931/2015 oltre a contestare al MIT ed alla CDP "l'eccesso di potere, difetto di istruttoria e motivazione, travisamento dei fatti , ingiustizia e manifesta illogicità'" e quindi rigetta il provvedimento della Capitaneria di Porto con il quale si negava al marittimo il rinnovo per 5 anni ed annulla la circolare del Comando Generale delle Capitanerie di Porto n 008 del 27/12/2011 che stabiliva che tutti i certificati di competenza STCW potessero essere rinnovati solo fino al 1.1.2017.

Italyanyachtmasters afferma che manderà il loro legale in Capitaneria a richiedere che la sentenza venga applicata e quindi il certificato rinnovato fino al 2020. Si ringraziano- prosegue il comunicato- gli avvocati Loffreda Giuseppe e Reverso Sara

dello studio legale, Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners per la collaborazione tenace, indefessa, accorata ed appassionata degli ultimi tre anni.

Tutti gli associati di ITALIANYACHTMASTERS che hanno creduto ed hanno pagato per questo ricorso, nella certezza del diritto, e nella giusta pretesa di essere considerati dalla Amministrazione cittadini e non sudditi. L'avv.to Roberto Neglia di UCINA negli ultimi 3 anni ha costantemente portato avanti un discorso di confronto costruttivo con l'Amministrazione al fine di trovare delle soluzioni che rendano giustizia al lavoro ed alla professionalizza dei marittimi italiani.

Le seguenti associazioni hanno supportato questa azione e fin dal principio non hanno fatto mancare il loro sostegno: AMADI ;LdM; Marittimi dell'Argentario; COSMAR.

Quindi tutti coloro che hanno ottenuto il rinnovo fino al 1.1.17 sotto il vecchio regime, potranno decidere di andare in CDP e pretendere che sia rinnovato il Certificato di Competenza per 5 anni dall'ultima scadenza, senza tenere conto dei decreti e delle circolari appena uscite relative a Manila.

Fino alla pubblicazione dell'ultimo decreto di MANILA aprile 2016, se non contiamo Medical Care e First Aids anche essi previsti dal DLGS 71/2015, le Capitanerie avrebbero dovuto rilasciare i rinnovi dei certificati di competenza con la vecchia norma vigente il DLGS 136/2011 ovvero con validità' 60 mesi e non solo fino al 1.1.17

Per informazioni : 329 455 5682 Giorgio Blandina/Presidente

giorgio.blandina@cosmar.org www.cosmar.org

COMMENTO. *In Italia dove la burocrazia seppellisce ogni uomo e qualsiasi buon senso e che si nutre di cavilli, omissis, richiami, circolari, ecc. " a palate", i problemi si erano divisi tra gente di mare di navi commerciali e gente di mare di navi da diporto. Questi ultimi dovevano andare a rinnovare i loro certificati nel Regno Unito se volevano essere riconosciuti nel nostro Belpaese. Così hanno fatto ricorso e la sentenza del TAR Lazio (che non abbiamo letto) e che ci viene inviata per DL NEWS ha fatto chiarezza sul tema del rinnovo delle certificazioni per gli ufficiali che sia su navi commerciali che di plaisance non devono temere la faditica data del 1 gennaio 2017. Vedremo come andrà a finire, ci sembra tutto troppo semplice. (DL)*

○**○**○**○**○**○**○**○**○**○

RICORDI DI FAMIGLIA

Fare il punto nave stimato col " fiuto ", altroché sestante e GPS

Dalla bella rivista Lussino (lussinpiccolo-italia.net) che si sofferma con i suoi collaboratori sulle testimonianze umane dei protagonisti della storia marinara, riporta

articoli di grandi navigatori, navi costruite, armatori, capitani , archeologia ci ha colpito l'avvincente racconto di Aldo Petrina pronipote del comandante Aldebrando Petrina e del bark Contessa Hilda . Vi proponiamo un passo per i giovani di oggi che s'imbarcano sulle navi di “babele” senza tradizione né professionalità.

“Ma che tipo era il comandante Aldebrando Petrina ? Decisamente una persona gradevole, simpatica ed estroversa. Era di media statura, di corporatura robusta, con occhi azzurri chiarissimi e grandi baffoni. Aveva una bella voce baritonale , amava la lirica e amava cantare anche a bordo e anche col maltempo. Il comandante Rocco Poldrugo, che ho conosciuto personalmente e che aveva fatto un viaggio in qualità di cadetto sul Contessa Hilda , m i ha detto che cantava anche a Capo Horn in mezzo alla tempesta. Si accompagnava con un armonium a pedali acquistato a Sidney in occasione di una esposizione internazionale tenutasi nel 1879 che fa ancora bella mostra di sé a casa mia e aveva voluto che il figlio- mio nonno- studiasse canto al Conservatorio di Milano. Era la disperazione dei giovani ufficiali quando si trattava di fare il punto nave , perchè non teneva in alcun conto le misurazioni fatte col sestante, ma si fidava solamente del suo intuito e di quello che poteva osservare intorno alla nave : venti, nuvole, correnti, uccelli, pesci , e poi risultava che la sua stima della posizione era migliore di quella calcolata”.

COMMENTO. Ma il “fiuto” l'abbiamo proprio perso ? Certo non si può impararlo a scuola, magari è ereditato nel dna familiare. Ai tempi della navigazione a vela era una componente essenziale del bagaglio professionale del capitano. Fiuto e tecnologia possono convivere in nome della professionalità ? Noi diciamo sì, perchè la professionalità si acquisisce con l'esperienza oltre che con l'aggiornamento permanente.

I rifugiati su navi in disarmo in acque extraterritoriali ?

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. (Estratto da una lettera di Lucilla Cechet)

Illustre giornalista Lucilla Cechet, devo dire che mi sono divertita e molto compiaciuta nel leggere il contenuto del Suo pezzo sul come aiutare, accogliere, ospitare, sistemare assistere e sfamare questa 'valanga' di persone disperate che

stanno (ahimè, per loro) invadendo letteralmente il nostro territorio, inteso nel suo più ampio senso geografico, alla ricerca di luoghi più idonei alle loro esigenze e consoni alle loro aspettative future laddove invece stanno trovando morte, fame e perlopiù delusione da come rileviamo continuamente dai mass-media nel quotidiano. La Sua è una proposta intelligente, pratica e funzionale che risolve/rebbe egregiamente sia il problema delle pertinenti esigenze immediate che del loro futuro, consentendoli così alloggio, lavoro e sistemazione a costo zero con l'impiego di navi che continuerebbero in tal modo ad avere ancora un ruolo importante sul mare ed una finalità 'risparmio' per chi le metta a disposizione. La cosa è stata presentata da Lei con una tale semplicità di intendimenti ed una concretezza di contenuti certamente mirabili che denota credo, tuttavia, la convinzione che chiunque possa essere in grado di recepire un sì importante messaggio. Ed è questo che mi ha fatto sorridere ovvero il leggere quanto facile potrebbe effettivamente essere la soluzione del problema e quanta difficoltà trovino invece gli altri (mi riferisco a chi di competenza) nel capirlo. Non solo ma c'è di più, ha ribadito un concetto di assoluta rilevanza nell'affermare che sono gli 'ospiti' a dover rispettare ed accettare il bagaglio socio-culturale degli ospitanti e NON IL CONTRARIO come, a quanto pare, stia mano a mano facendo subdolamente e pericolosamente capolino da qualche parte. Ovviamente la condivido in pieno e mi sto anche battendo personalmente a tal fine. Purtroppo, poco tempo fa, non ricordo bene quando, sono arrivate alla trasmissione di Bruno Vespa due straniere che, dichiaratesi profondamente scandalizzate dal nostro indossare la minigonna e varie, suggerivano che "NOI" le abolissimo onde non offendere la loro vista!...E qui il dipanarsi della discussione tra dibattito e pareri. In realtà la scandalizzata sono io, anzi quella veramente intimorita dal come si possa concedere di osare di vietare pubblicamente e impunemente qualcosa a 'NOI' che le/li ospitiamo. Sarà colpa della democrazia? (certamente interpretata male) ma questa non è democrazia, è autolesionismo, lasciatemelo dire. Con sincera stima e simpatia,

Anna Bartiromo

Quando i capitani scrivono , non solo perizie navali

LA PSICOLOGIA DEL NAVIGANTE

I capitani che scrivono... io sono l'unico che ha fatto un elenco e una tesi (pubblicate su riviste) sul talento e la bravura dei capitani scrittori che risale alla fine dell'800 in America , poi influenzando con lo stile la letteratura moderna, ma gli esempi non si contano dai tempi delle grandi scoperte dei navigatori. Pubblico la lettera del comandante Francesco Curreli, 62, in attesa di un imbarco dignitoso, perchè Francesco è

stato un allievo del Nautico San Giorgio, un uomo di talento anche con l'arte, trasformando la nodistica in nodi ornamentali di soggetto sacro, veri capolavori racchiusi nelle cornici di grandi quadri esposti in alcune chiese e uffici . (DL)

Ti ringrazio Decio per le tue belle parole.

Per scrivere e comprendere in pienezza i tuoi bei libri bisogna avere del salmastro, aver solcato mari, e sofferto privazioni, stress e sacrifici. Questo é il biglietto da visita di noi Marittimi o Naviganti che dir si voglia.

Leggendo i tuoi libri ti immedesimi nell'esperienza e rivivi quei momenti difficili, di sconforto, che in questo mestiere non sono pochi.

Come per incanto, quando dai volta agli ormeggi a "festa", ti dimentichi tutto, e i brutti momenti rimangono di poppa. È un momento magico scendere lo scalandrone, ritornare a casa dagli affetti e lontano dai cattivi tempi. Spesso ripeti: "Questa è l'ultima volta, mi cerco un lavoro a terra". Non passa molto tempo che comincia a ripresentarsi la sintomatologia della "malattia del ferro", il richiamo a ritornare sul "pianeta mare". È forse masochismo ? No Decio, il Navigante non è masochista, si vuole bene, prevale lo spirito di conservazione della "specie".

Ma allora come si spiega? Dov'è da cercarsi questa particolare "vocazione" per andare incontro a burrasche, pericoli, privazioni ecc.ecc.? Ho sempre cercato di trovare una risposta a tutto questo, ma fino al momento non ne ho trovata una degna. Senz'altro la necessità di lavorare, anche se il nostro pane è fatto di 7 croste. E la mollica? La vogliamo buttare ? Penso che il motivo che ci spinge a ritornare per mare sia proprio da cercarsi in qualcosa di più profondo, di morbido, all'interno, nel cuore. Il Navigante, quando è a bordo, vive la maggior parte della sua giornata nella solitudine, turni di guardia, Ponte, Macchina, posto di lavoro, saletta ,cabina,e, a causa della stanchezza della monotonia e della routine, spesso rimane isolato. Ci sono molti palliativi a bordo per distrarsi, dove ci sono, ma quello che ti rode internamente è l'impossibilità di vivere appieno la sfuggente vita. Ma allora per quale motivo vuoi ritornare a bordo? Sembrerebbe un paradosso!!O forse vuoi fuggire da una vita fatta di falsità, negazioni, ecc.ecc. che una volta a terra ti stravolge e sconvolge ? Forse. Ma ti fai questa domanda:"è giusto tutto questo"? Forse sono un vigliacco che fuggo alla vita?Non fuggo alla vita,ma il mare è scuola di vita, non finisce mai di insegnarti, il "Parlare Parole"come certi personaggi di terra non fa per Noi che abbiamo la bocca impastata dal sale e ingoiamo bocconi amari, è il mare che te lo impone, volenti o nolenti.

PS . Vi è una sorta di mutuo soccorso a mare.Nelle giornate di tempesta i desideri e pensieri del navigante si liberano e cadono sulla cresta dell'onda. Vengono raccolti a volo rasente dal gabbiano che sostenuto dal vento vola verso riva, e presi in consegna dalle brezze vengono rilasciati sui davanzali delle persone care. Il gabbiano qualche volta, per non smentire la sua voracità, lascia cadere il suo carico nelle reti del pescatore,la dove si scontrano i venti, ma il suo destino è sempre la riva.

Francesco Curreli

LE PUNTURE STIMOLANTI DI UGO DODERO : chi vuole fare chiarezza nel mondo degli allievi ufficiali, scuole, ITS, Accademie, Università, navi scuola e armatori che imbarcano 500 cadetti ?

Caro Decio, ho letto con attenzione il DL NEWS n. 16 cercando, negli elaborati dei vari tuoi collaboratori, un qualcosa che concernesse l'eterno dibattito ,da noi sempre trattato, sulla formazione degli allievi, che tu hai sempre definito, stante i molteplici aspetti e le contrastanti opinioni, una vera "anarchia". Ho letto a pag.2 la notizia che Grimaldi assumerà 1500 persone, tra cui 500 allievi che "saranno cadetti delle scuole nautiche ", ed allora mi chiedo. Visto che certamente questi allievi usciranno da un Istituto Tecnico Nautico, cosa s'intende per "cadetti delle scuole nautiche"? Come sempre, quando si tratta degli allievi, non v'è chiarezza, almeno a mio parere. Ho letto pure a pag. 9 l'interessante scritto di Lucilla Cechet che, parlando di Nautici, Accademie, I.T.S., Università, come un'osmosi incompleta per la formazione degli ufficiali della marina mercantile italiana, cita vari interventi estrapolati dal convegno svoltosi a Trieste promosso da Marine LAB e FireSafety School. L'Ing. Bisiani, persona sempre molto coerente, insiste nel dire che occorrono giovani laureati con laurea magistrale di 5 anni da imbarcare quali Uff.li Elettronici che abbiano conoscenze di Elettrotecnica, Elettronica ed Automazione. Per gli allievi C.L.C. e D.M. occorre dire che, da parecchio tempo, si sono sentite innumerevoli proposte e suggerimenti affinché gli stessi siano dotati di una laurea breve di primo livello. Recentemente facendo una ricerca su Internet ho trovato che il C.L.C. Gennaro Melillo lanciava una proposta all'Università Parthenope di Milano affinché elaborasse un piano di studi per una laurea breve per gli allievi...non è una brutta idea! Recentemente, in una riunione tra il MIUR e la Confindustria, si stabiliva, che, in accordo con una disposizione della E.U., sia i Com.ti che i D.M., che i primi Uff.li di coperta e di macchina, dovevano essere laureati almeno di primo livello. Si è poi parlato di una laurea professionalizzante, sempre di primo livello. Insomma caro Decio, la tua "anarchia", a mio parere continua imperterrita. V'è pure da notare che molti non sanno ancora, in quanto male informati, se gli I.T.S. siano i Nautici o le Accademie. Sono alla fine, caro Decio, di questo mio intervento che, ancora una volta, chiede chiarezza sull'argomento, ed, a costo di essere ripetitivo, affermo che, in Europa ed in tutto il mondo, gli allievi da tempo sono tutti laureati. Mi auguro infine che si continui a dibattere su questo tema per evitare che, volutamente o no, lo si dimentichi.

Ugo Dodero

Le spigolature di Adriano Verani

La “ cricca di Palazzo “ , la Vittorio Veneto e il TLT a Trieste

Egregio Lucano , vorrei dire la mia (o anche ripeterla, se la avessi già presentata)
sull'ultimo DL NEWS

1)Lucilla Cechet : “La ‘cricca di palazzo’...” :

Dice bene la signora quando introduce il discorso del porto di Trieste e di come è ridotto . Nihil novi sub soli... è il risultato di quanto già sperimentato dopo il 3 novembre 1918 , ma allora la polpa era ancora pingue e resistente alle morsicature delle mute di cani affamati . Non solo Trieste ovviamente, ma anche Fiume dove l’ “Adria” era stata trasferita alla “ Puglia “ di Bari con i successivi guaiti di dolore quando le navi vennero restituite ai legittimi proprietari ; persino “ o’ professore ‘ Salvemini spese la sua preziosa penna per gli interessi di bottino pugliesi cercando di sputtanare in senso antinazionale le ragioni fiumane (ma altrettanto fecero a Genova verso Trieste e ci sono documenti interessanti e molto chiari su questo punto) . Poi, dopo il 1954, a condizioni di selvaggina ormai molto frollata, a Trieste venne dato il colpo di grazia con l’applicazione aleatoria e limitante dell’Allegato VIII, con la distruzione di una classe dirigente di valore e con la camicia di Nesso – molto ben pensata e congegnata – della Regione Friuli Venezia Giulia che fondava la sua ragione d’essere solamente nel fare da cane da guardia a Trieste mentre la sua “ particolarità” risiede/risiedeva solamente su quanto a Trieste era destinato dal Trattato di Pace . Veramente un bell’affare, molto ben pensato e ben attuato,” *mit spucke und geduld* “. La questione delle ferrovie, poi è la cartina di tornasole: il traforo del Gottardo di cui Genova ne avrà sicuro beneficio, quello del Brennero per Venezia e tutta la Padania . Da noi, la tratta per Venezia pare una tradotta e non viene neppure permesso che il treno per Lubiana che corre su una linea assolutamente obsoleta (ma che significa treno per Graz, Vienna e Praga) arrivi alla Stazione! Esso deve fermarsi sull’altipiano. A questo punto bisogna essere chiari e non ambigui né anfibi! Io non ho nessuna intenzione di piagnucolare sul “*destino perfido e rio*” e avrei piacere a non toccare per nulla tali questioni ma perbacco non posso sopportare i mugugni di chi in relazione a quello che il Paese può dare - ha sempre il boccone migliore e tuttavia si lamenta. La vera questione è che una volta conquistata Trieste, quelli che erano i potentati italiani in fatto di portualità e marineria (non certo il povero fante abruzzese o sardo, morti ammazzati senza sapere neppure il perché!) si sono posti la domanda: “Ma se Trieste e Fiume sono città liberate, da dove prendiamo il bottino?” Ebbene, anche il bottino è stato recuperato! Ora, la signora Cechet mi pare si renda conto che Vittorio Veneto e sottomarini non ci interessano! Se veramente si vuole dare un senso alla nostra storia si tratti con il museo di La Spezia perché le polene trafugate come ‘ *preda di guerra* ’

tornino a casa; che si proceda al definitivo smantellamento della Wien e se qualche cosa di significativo può ancora essere recuperata, venga offerta al pubblico ricordo e alla 'pietas' dovuta ai nostri vecchi . Da parte mia, mi sto dannando per cercare di sapere se e dove il fratello di mio nonno abbia una croce dove vorrei portare un fiore, dato che ha lasciato le sue ossa a concimare i campi della Polonia; it's a long way to Tipperary , ma con l'aiuto di anime buone, forse ci riuscirò. Da noi anche le tombe di defunti ex A.U. del cimitero militare vengono maltrattate quasi a voler estirpare anche la memoria storica (ma sono sforzi vani perché il ricordo è come un fiume carsico, sembra sparire, ma poi riappare!). In Croazia nulla di tutto questo avviene; anzi le lapidi vengono conservate sia a Fiume che all'Arsenale di Pola ed esposte con la massima dignità, mentre a una passeggiata a mare è stato restituito il suo nome originale dedicato all'Imperatore Francesco Giuseppe I. Qualcuno pensa forse che siano dei "nostalgici austriacanti" ? Evidentemente non conoscono il loro radicato nazionalismo ma – nello stesso tempo – l'esercizio di un senso comune che non teme i fantasmi.

Adriano Verani

COMMENTO Il periodico *La Voce di Fiume*, Rijeka per gli italiani non conoscenti la Storia e la geografia, si batte per l'inutile integrazione dei valori culturali italiani nella città dell'Olocausto. Nel giornale troviamo tanti articoli che si dovrebbero leggere per conoscere la realtà anche economica non solo storica del fronte est italiano con le influenze austroungariche che oggi dovrebbero essere sfruttate appieno , pena il sorpasso di sloveni e croati nelle infrastrutture e nella intraprendenza commerciale dei vicini che approfittano dei costi e delle nostre carenze . (DL)

CONVEGNI E MANIFESTAZIONI

La simulazione in campo navale

La Sezione della Spezia di ATENA, Associazione Italiana di Tecnica Navale, ha organizzato, in collaborazione con il Polo DLTM e Promostudi La Spezia, il workshop: "La Simulazione in Campo Navale" presso le aule del Polo Universitario "Marconi", La Spezia. Il Presidente della Sezione, C.A. Claudio Boccalatte e lo scrivente Ing. Marco Prandoni, ATENA Sezione di La Spezia Segretario , saranno lieti di rispondere a chi desidera ulteriori informazioni. Da parte nostra pubblichiamo gli abstract di alcune tematiche ritenendole molto attuali. Segreteria: mob. : +39 335 611 35 62 e-mail :laspezia@atenanazionale.it

La simulazione come strumento per migliorare la sicurezza operativa delle navi da crociera

Giovedì 9 giugno 2016 a La Spezia si è svolto un significativo convegno di cui pubblichiamo solo due abstract per l'interesse che rivestono nel mondo marittimo

Martec – Transas Relatori Andrea Crosetti e Sandro Stefani

Abstract

Alcuni rilevanti incidenti occorsi sulle navi da crociera hanno provocato un ripensamento del criterio globale di sicurezza operativa. L'addestramento gioca un ruolo fondamentale nel processo di miglioramento qualitativo delle prestazioni e, attraverso i moderni sistemi di simulazione, si possono creare scenari operativi che permettono di valutare preliminarmente i rischi potenziali e come migliorare le capacità di manovra della nave.

La simulazione come strumento per il progetto e la verifica di sistemi di controllo per il Posizionamento Dinamico

Relatore Luca Sebastiani

Abstract

Il problema del Posizionamento Dinamico è reso particolarmente complesso dalla necessità di integrare l'azione di diversi sistemi: il sistema di controllo vero e proprio, la dinamica della nave a bassa velocità, le forze idrodinamiche destabilizzanti generate dagli agenti ambientali (mare, vento e corrente), le forze idrodinamiche di controllo generate dagli organi di propulsione e di governo, la risposta dei meccanismi di attuazione, i sensori di posizione. Il progetto di un Sistema di Controllo per il Posizionamento Dinamico richiede quindi quasi necessariamente l'utilizzo sistematico di un modello di simulazione che includa, seppure in forma semplificata, tutti gli aspetti precedentemente citati. Il modello di simulazione è usualmente implementato in un ambiente per la simulazione dinamica in tempo reale, come ad esempio Matlab/Simulink. La procedura di progetto dovrebbe avvenire in due fasi successive: una fase di ottimizzazione del sistema di controllo e una fase di verifica definitiva del sistema. Nella prima fase è conveniente adottare un approccio alla simulazione di tipo SIL (Software In-the Loop) in cui sia il sistema di controllo che il sistema controllato sono sviluppati nello stesso ambiente software di simulazione su di un PC Workstation. Nella seconda fase è invece opportuno adottare un approccio di tipo HIL (Hardware In-the Loop) in cui il sistema di controllo è implementato nello stesso ambiente hardware/software che verrà utilizzato per l'installazione al vero.

SEAFUTURE & MARITIME TECHNOLOGIES 2016

a cura di Sante Tani

Dal 24 al 27 Maggio si è tenuta, presso l'Arsenale della Marina Militare di La Spezia la manifestazione Seafuture & Maritime Technologies, evento internazionale dedicato alle innovazioni in campo navale e marittimo e al refit di grandi imbarcazioni con focus trasversale sulla sostenibilità ambientale.

L'evento ha quale suoi propositi principali , quello di fornire di un'occasione unica per la presentazione di innovazioni e di sviluppi la tecnologici marittimi sia ai principali imprenditori del settore civile che per quelli militari.

Lo svolgimento di incontri bilaterali avanzati con le marine italiane e straniere nonché con le imprese, insieme a conferenze di alto livello e workshop, hanno consentito di fare da trade union tra i partecipanti, al fine di creare nuove sinergie tra gli stessi.

Gli oltre cento espositori facevano quindi parte sia del mondo cantieristico che quello dei servizi,della difesa e della ricerca,con una parte fondamentale dedicata anche alla salvaguardia dell'ambiente .A tal proposito,proprio in questa quinta edizione del Seafuture & MT,è stao indetto ha il PREMIO SEAFUTURE 2016 al fine di migliorare tesi sperimentale, master o dottorato di ricerca, sviluppato nelle industrie o laboratori di dipartimenti universitari , nonché centri di ricerca, focalizzati su prodotti e processi nei settori delle tecnologie marine, che sono eventualmente utilizzabili in diversi settori e con un basso impatto ambientale.

Intervenuto anche io, per cause prettamente incidentali a tale evento, ho avuto modo di constatare come ,di fatto, il mondo navale ,aereo e terrestre,siano ormai legati tra di loro in maniera sempre più sinergica,esaltandone aspetti e sviluppi sia in termine negativo che positivo.

Se nell'ambito della marineria,ad esempio, si sta facendo già da anni i conti su riduzioni sempre più drastiche di personale imbarcato in relazione agli sviluppi dell'automazione navale,ora la cosa ha iniziato a riverberarsi anche nel settore aereo.Non possiamo infatti non sottolineare come i droni rappresentino per certi aspetti la nuova frontiera del pattugliamento aereo e,nell'ottica della cooperazione,del pattugliamento aeronavale e terrestre con conseguente prevedibile contrazione dell'utilizzo dei mezzi aerei ad ala fissa e rotante.

Stesso discorso anche per la continua evoluzione dell'avionica e l'obsolescenza dei mezzi che porta sempre più,anche da parte di compagnie private,alla scelta di piloti

giovani magari con esperienza di volo solo una certa macchina comportando l'impiego del pilota per il tempo definito all'utilizzo del mezzo aereo (leggasi contratto a tempo determinato o cassa integrazione), nonché il pagamento di salari ben più bassi rispetto ad un pilota con migliaia di ore di volo, meglio se ex militare, cui spetterebbero altri compensi anche in virtù del curriculum strettamente legato a tabelle sindacali.

Interessante e da tenere sotto osservazione anche il fenomeno di alcuni cantieri, punti di riferimento del settore diportistico, che ora strizzano l'occhio alla produzione militare. Sarà interessante nel medio lungo periodo vedere l'evolversi del fenomeno e del mercato.

In conclusione direi di essermi trovato in un ambiente elitario per professionisti del settore, sicuramente meno sfavillante di belle standiste e di giochi di colori ma, sicuramente, più concentrato agli operatori del settore che troveranno spunti di riflessione dal contatto tra specialisti, sia che fossero potenziali acquirenti o produttori.

Sante Tani

Refit & Repair nello Yachting

Ai Soci della sezione Ligure Piemontese di ATENA

Abbiamo il piacere di trasmettervi l'invito per il seminario organizzato da ATENA, in collaborazione con l'Ordine Ingegneri di Genova dal titolo Refit & Repair nello Yachting Situazione e prospettive del mercato mercoledì, 22 Giugno 2016, 18:00-20:00 Sala Frixia, Ordine degli Ingegneri Provincia di Genova Piazza della Vittoria, 11 – Genova.

L'attività del Refit & Repair dei grandi yacht, considerata fino a pochissimi anni fa una nicchia di mercato, va oggi a comporre significativamente l'economia globale della Yachting Industry. Nel ranking mondiale della cantieristica del Refit & Repair dei grandi yacht troviamo tra le prime tre un'azienda italiana, Amico & Co.

Il seminario, rivolgendosi a professionisti ed operatori del settore, si pone l'obiettivo di illustrare, nel corso degli interventi in programma con le presentazioni dei relatori, lo sviluppo di questo mercato e gli elementi tecnici che costituiscono la peculiarità di questa industria.

Gli argomenti del seminario: I parametri che influenzano il mercato; La flotta navigante, consistenza, età ; Le zone di stazionamento e gli Home Port; L'offerta cantieristica; Gli elementi tecnici che costituiscono le peculiarità di questa industria; Illustrazione di casi

Il panel degli speaker: Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale Nautica Italiana; Alberto Amico, Presidente Amico & Co ; Paolo Baldo, Project Manager Amico & Co

Per maggiori informazioni e per registrarsi al seminario: genova@atenazionale.it

EMSA NEWS

Il 03/06/2016 12:56, EMSA - European Maritime Safety Agency ha scritto:

Dear DL News, new EMSA tender launched:

EMSA/OP/10/2016

Framework Contract for the supply of portable dispersant application systems, tank containers and loading system for dispersants For additional information visit the Procurement section of the EMSA website. European Maritime Safety Agency (EMSA) In this edition: New satellites expand EMSA's Earth Observation Capacities; Finnish city of Turku hosts European Maritime Day 2016; EMSA & Frontex extend cooperation for another three years; Ongoing support for member states as they implement EU sulphur rules.

STORIA VERITA'

Storia Verità , rivista diretta da Alberto Rosselli, giornalista, storico controcorrente che a un certo punto della sua vita professionale ha deciso di riempire la Storia di quei “ buchi neri “ di scomodo richiamo alla memoria e all'attualità politica che la ufficialità rèlega in spazi ristretti ... Destra-sinistra ? La Storia è Storia e Prezolini nel suo Manifesto dei conservatori spiegava che non ha senso fare questa distinzione in quanto richiama il “ sedere “ dei nostri parlamentari a seconda di come sono seduti rispetto alla presidenza nell'emiciclo dell'aula. Storia Verità si definisce “ politicamente scorretta “ , ma leggendo si scoprono in ogni numero tematiche dedicate a movimenti, eccidi, battaglie, staterelli , filosofia, religione in un arco temporale molto ampio , che copre tutte le aree geografiche con attenzione all'Europa dall'Atlantico ai Balcani compresa la Russia. Dall'incontro con quest'ultima un ottimo articolo sull'Associazione Italia-Russia con ottimi sbocchi culturali e commerciali presieduta da Ubaldo Santi. www.storiaverita.org

STORIE INEDITE a cura di Enrico Calzolari

LE CAVERNE DI ANUBI : EVIDENZE DI RELIGIONI DEL VECCHIO MONDO IN OKLAHOMA (U.S.A.)

Esiste in Oklahoma un sito in cui vi sono cinque caverne che contengono reperti che costituiscono i più significativi esempi di contatti fra Il Vecchio Mondo e il Nuovo Mondo, prima di Colombo. Le simbologie e le mitologie che si rinvengono in questo gruppo di caverne sono rese ancora più preziose dal fatto che nel sito si registrano reperti che sono perfettamente calibrati per le osservazioni equinoziali. Quest'ultimo particolare è stato significativamente indicato in caratteri libici che sono stati così tradotti: "Si decreta che al tramonto del Sole si eseguano i riti per il dio Bel, riunendosi a quell'ora in adorazione". Ciò prova che navigatori fenici o cartaginesi abbiano raggiunto l'America prima di Colombo. Emergono inoltre petroglifi che riportano al dio Giano e al dio Mitra e ciò prova che anche navigatori di estrazione romana abbiano raggiunto il sito. Vi sono anche tracce di scrittura in alfabeto Ogham, significanti l'allocuzione 'sei mesi', che appare astronomicamente collegata con la chiarissima frase 'Il Sole appartiene al dio Bel. Questa caverna nei giorni dell'equinozio è consacrata per cantare preghiere al dio Bel'. Ciò perché il fenomeno dell'osservazione della penetrazione del Sole nella caverna all'equinozio si ripete dopo sei mesi. Ciò induce a pensare che anche genti nordiche o celtiche lo abbiano raggiunto. La scopritrice del sito, Gloria Farley, aveva chiamato queste caverne col nome di Anubi (1978, 1985, 1993), perché vi è chiaramente rappresentato il petroglifo del cane, che lo contraddistingue nella religione dell'Antico Egitto. Questi ritrovamenti contribuiscono ad affermare che ormai non è più possibile ignorare queste scoperte di simbologie relative a conoscenze di cosmogonia e di religioni europee in terra americana. Pertanto, il richiamo alla conoscenza, da parte dei Templari, della rotta atlantica non deve essere considerato né una infatuazione, né una 'bufala'. (E.C.)

Le Vergini del Mare della Corsica

De la Madonuccia à Lavasina (titolo originale)

Dalla Madonuccia di Ajaccio alla Madonna di Lavasina

Dal mare viene la fortuna, dal mare viene la disgrazia

Si immagina oggi con difficoltà ciò che poté essere una epidemia di peste del 17° secolo. Quella che portò a Napoli, nel 1656, un battello che proveniva dalla Sardegna, fu terribile. L'epidemia uccise 250.000 persone, più della metà della popolazione della città, che contava allora 450.000 abitanti. L'epidemia si ripeté in seguito a Roma, ove fece devastazioni nelle due rive del Tevere, prima di arrivare fino a Genova, dove le scene, descritte da un Agostiniano, Padre Antero Maria da San Bonaventura, raccontano nel 1657 visioni apocalittiche, degne dell'inferno di Dante.

I malati, ricoverati nei lazzaretti, si gettavano dalle finestre, nei pozzi o dall'alto delle mura di cinta della città. Ogni giorno, i viventi sotterravano i morti a centinaia. Soltanto dieci medici, due infermiere e qualche aiuto per rispondere a questo “flagello di Dio”. Si citano degli atti di eroismo inauditi, come quello di due giovani e belle figlie di due grandi famiglie genovesi, Violante Pinelli e Sofia Lomellini, che si rasarono la testa prima di entrare nel Lazzaretto di San Colombano per aiutare la <Confraternita della Buona Morte> di San Donato a portare assistenza ai malati e ai sofferenti, prima di essere esse stesse colpite dalla peste e morire in pochi giorni. Quanto sopra ci mostra cosa era la peste nera nel secolo del Re Sole.

Implorata perché l'epidemia che infieriva nel Nord del Mediterraneo risparmiasse la città, la Madonnina innalzata come voto dagli abitanti di Ajaccio fece sì che la loro città fosse preservata dal disastro. Il 16 novembre 1656 la Magnifica Comunità e il Consiglio degli abitanti di Ajaccio, riuniti nella sala del Palazzo Civico, hanno proclamato la Vergine della Misericordia patrona della città e hanno preso l'impegno perpetuo di festeggiarla ogni anno il giorno 18 di Marzo. Perché il giorno 18 di Marzo? Perché è stato un mattino di sabato 18 Marzo 1536 che la Vergine apparve in Savona, in Liguria, a un lavoratore molto pio di 66 anni, Antonio Botta, mentre si lavava le mani, al levarsi del Sole, nelle acque chiare di un ruscello. Perché Misericordia? Perché il suo messaggio essenziale che ella domandò ad Antonio di trasmettere fu di fare penitenza, ma soprattutto di fare “Misericordia e non giustizia”. La giustizia è affare di uomini, la Misericordia è affare divino. Sia che siano principi o mendicanti, onesti o disonesti, dotati o disgraziati, per loro natura gli uomini e le donne hanno un medesimo destino: nascere, vivere, morire. Misericordia è riconoscere nell'altro, quale che sia, questa parte di se stesso, e di sapere che solo talvolta la preghiera e il pentimento possono arrivare ad ottenere il miracolo che nessuna giustizia umana può concedere. È stato un capitano di marina chiamato Gian Pietro Orto a portare in Ajaccio la prima statuetta della Madonna della Misericordia di Savona. Questa piccola statuetta, detta in corso <a Madonuccia> era detta anche “Potenta”, cioè “molto potente”, perché essa aveva miracolosamente bloccata una brutta rissa con un “Basta” che era risuonato con voce potente da dietro i giardini di Candia, dove il Capitano Orto aveva la sua residenza, fino al centro della città.

Ma ritorniamo a Savona. Se Ajaccio ha adottato la <Madonuccia> come santa patrona 120 anni dopo la sua apparizione, è del giorno 17 Aprile 1596 che la dichiarazione di Antonio Botta, il contadino al quale la Vergine era apparsa, è stata ufficialmente registrata. Dunque 60 anni più tardi. Nel frattempo Antonio Botta era morto nel 1550, all'età di 80 anni. Savona infatti, nel 1536, era una città sotto la dominazione della sua grande vicina, Genova. Città di primaria importanza nella costa ligure, Genova non sopportava mai la concorrenza marittima, e infatti otto anni più tardi Andrea Doria e Antoniotto Adorno hanno ridotto al nulla Savona, sia facendo numerose vittime, sia radendo al suolo l'antica <Acropoli>, ove si trovavano non solo la cattedrale di Santa Maria di Castello, ma anche l'Ospedale della Misericordia e quello degli Incurabili (1528). Otto anni più tardi, le orecchie dei Genovesi hanno dovuto sentir fischiare ben forte, sentendo parlare dell'apparizione di una Vergine della Misericordia che domandava alla popolazione di Savona di fare penitenza. Ci volle dunque molto tempo per <accettare> questo miracolo, ma poco a poco delle buone ragioni, come quella di chiamare la Vergine a soccorrere i viventi, che fecero sì che gli stessi Genovesi vollero cambiare il loro interesse verso questa devozione. Il capitano di marina, che aveva portato ad Ajaccio la piccola statua miracolosa dal litorale ligure, non poteva certo immaginare questa comunione e questa devozione che dopo 500 anni non sono affatto diminuite. Un'altra Vergine del Mare è venerata in Corsica in un villaggio del Comune di Brando, Lavasina, posto sul mare e con un Santuario di Nostra Signora delle Grazie, uno degli alti luoghi della fede. L'8 Settembre, giorno della Natività della Vergine, vengono festeggiate in corrispondenza sia la Santa di Niolu sia la Madonna di Lavasina, la quale ha una storia miracolosa assai originale. Nel secolo 16° una famiglia capocorsina, i Danese, aveva sul litorale di Lavasina una piccola cappella di famiglia. Essi commerciavano per mare con Roma, e avevano consegnato una partita di vino che non era stata ancora pagata. Per ripagarli, il debitore chiese loro di accettare un dipinto di una Vergine col Bambino, di artista sconosciuto, ma di buona fattura. Essi accettarono e rimasero stupefatti nello sballare il quadro, perché videro cadere a terra la somma di denaro che esattamente era loro dovuta. Essi compresero il segno divino e misero il quadro nella loro cappella ai bordi del mare. Nel 1675, per salvarsi dalla tempesta che si era levata sulla costa del Capo, il battello del Capitano Toussaint Giovanelli del Brando venne a rifugiarsi nell'ansa della Marina di Lavasina. A bordo, per essere trasportata a Genova per essere curata, vi era una religiosa, una Terziaria dell'Ordine di San Francesco, Suor Marie-Agnès. Essa soffriva di una paralisi agli arti inferiori. Essa domandò di essere portata nella piccola cappella dove era esposto il quadro, ove ella cantò con dei bambini il 'Dio Vi salvi Regina', e domandò ad uno di essi di prendere un poco di olio della lampada che ardeva per rischiare il quadro. Essa si fece ungere le sue membra malate con quell'olio e immediatamente sentì di essere guarita. I marinai che avevano dovuto portarla fino lì, si resero conto che erano partecipi di un miracolo in corso. Dopo di quel momento la chiesa si trasformò. La cappella divenne la Chiesa di Nostra Signora delle Grazie dove era esposto il quadro del miracolo, che divenne poi Santuario nel 1677, appena due

anni dopo la grazia di Suor Marie-Agnès. Un breve pontificale in data del 12 agosto 1949 di Pio XII decise l'incoronazione della Vergine e del Bambino nel quadro miracoloso di Lavasina. Questa incoronazione fu celebrata nei giorni 17 e 18 Maggio 1952 in piazza San Nicola a Bastia, davanti a 30.000 persone. In Corsica vi sono due altre cappelle dove è venerata la Madonna di Lavasina, una si trova non troppo lontano dal mare nel villaggio di Sant'Antonio in Balagna, sotto Algajola, l'altra ben all'interno del territorio perché è nel Colle di Sorru nella strada che sale a Murzu e scende verso i Bagni di Guagnu.

Ma la notizia sorprendente viene dall'Italia.

Ai confini della Liguria, nel villaggio di Porciorasco, nel Comune di Varese Ligure, vi è una sorprendente dimora. Questa dimora apparteneva ad una certa famiglia De Paoli. Questa imponente costruzione, non era lontana dal percorso della Via Francigena, la via di grande comunicazione che partiva da Bari per arrivare da un lato fino alla Scozia, dopo aver attraversato la Francia, e dall'altro arrivava fino al Nord Europa. Si trova là dove tre frontiere della Liguria Genovese confinavano con gli stati di Parma e di Firenze. Veramente una forte costruzione, ma anche un luogo di produzione, ove avevano lavorato i fabbri e i maestri artigiani, di cui si conserva la memoria collettiva nel luogo. La voce del popolo dice che Pasquale Paoli vi si rifugiasse spesso; i discendenti insistono nel dire che vi si trovasse un bella statua della Vergine di Lavasina. In tempi recenti la statua della Vergine si trovava nella grande chiesa del paese, ora abbandonata, per cui la statua è stata trasportata nel Museo Diocesano della Spezia, per essere conservata e protetta. Una Vergine marinara di Corsica in una casa di De Paoli nel 18° secolo sulla Via Francigena, la via dei grandi commerci, dovrebbe destare la curiosità degli studiosi nostrani. Una Vergine che, abbiamo visto, era molto favorevole ai commerci, e che sembra fare ancora miracoli. La casa De Paoli, messa in vendita due anni fa dagli ultimi eredi, a circa 600.000 Euro, è stata acquistata per un milione di Euro da un magnate venuto dalla Scozia! Decisamente dopo James Boswell, i De Paoli hanno ancora oggi la stima delle genti originarie della terra degli Stuarts. È strabiliante che uno scozzese possa aver pagato di più del prezzo domandato...

Queste Vergini che noi veneriamo ci ricordano che l'animo della nostra isola nasce dal suo destino marittimo.

Anche se questo destino si posa sovente nelle nostre spiagge come una fatalità, gli isolani che noi siamo hanno potuto trovare sul mare le rotte e le vie dove si incontra la storia. Una storia ed un destino comuni nei quali coscientemente o no, tutti i Corsi hanno sempre creduto.

Lo scemo d'Aghja

P.S. = Aghja è un piccolo paese della Corsica, ormai abbandonato, pieno di segreti. Quelli che vi abitavano erano chiamati "i scemi d'Aghja". L'autore della ricerca, che

me la ha inviata per tradurla dal francese, ama definirsi così, forse perché conosce molti segreti.

Navigatore, esploratore e cartografo Francese

Louis Claude de Saulces de Freycinet

Nato il 7 agosto 1779 a Montelimar (Drome) – Francia, morto il 18 agosto 1841 a Chateau de Freycinet (Drome) presso Saulce sul Reno. Ebbe tre fratelli Louis Henry, André Charles ed il più giovane Frederic Casimir. Nel 1793 Louis Claude Freycinet si arruolò nella Marina Militare Francese. Dopo aver preso parte ad alcuni scontri con gli Inglesi, nel 1800 si unì a suo fratello Louis Henry in una spedizione per esplorare le coste meridionali e occidentali dell' Australia. Partecipò pure ad altre ricerche con l'esploratore francese Nicolas Baudin con le navi "Naturaliste" e "Geographe". Molte delle terre già scoperte da Matthew Flinders (Inglese) vennero rivisitate con nuovi nomi imposti da questa spedizione, suscitando proteste per la scoperte già fatte dal navigatore inglese. Alfine Baudin, che morì nel 1803, e Freycinet si accordarono per pubblicare nel 1811 la loro mappa, tre anni prima che Flinders pubblicasse la sua. Molte località portano il nome di Freycinet, tra le quali l'estuario Freycinet, Capo Freycinet tra Capo Leeuwin e Capo Naturaliste, e ancora la penisola Freycinet con il Parco Nazionale Freycinet in Tasmania. Ritornò a Parigi nel 1805 e venne incaricato dal Governo di mettere in opera le mappe, le piante ed i disegni dell'effettuata spedizione. Arricchì il tutto con una narrazione accurata, e, l'intera opera apparve con il titolo "Viaggio di scoperte in terre australi"- (Parigi 1807-1816).

Nel 1817 Freycinet venne nominato Comandante dell' Uranie e con l'idrologo marino Louis Isidore Duperrey, con l'artista Jacques Arago e con il giovane uomo- scandaglio (misure di profondità del mare) Adrien Taunay ed altri e con la guardia di diciassette Ufficiali, partì per Rio de Janeiro per prendere una serie di misure di oscillazioni, come pure osservazioni e rilievi in geografia e etnologia, astronomia, magnetismo terrestre ed ancora prelevare campioni di storia naturale. Freycinet infine si adoprò per imbarcare sua moglie Rose a bordo della nave. Per tre anni navigò nel Pacifico, toccando l'Australia, le isole Marianne, le isole Haway ed altre isole nel sud America e in altre località, e ,nonostante la perdita della sua nave nelle isole Falkland riuscì a ritornare in Francia con ricche testimonianze in tutti i campi di storia naturale, e con notevoli "reportages" e disegni e mappe dei paesi visitati. Le testimonianze di questi viaggi vennero pubblicate sotto la supervisione di Freycinet con il titolo " Viaggi attorno al mondo compiuti per ordine del Re sulle corvette di S.M. Uranie e Physicienne negli anni 1818,1819 e 1820. Freycinet venne ammesso all'Accademia Francese delle Scienze nel 1825 e fu uno dei fondatori dell' Accademia Francese delle Scienze. Morì nel Castello di famiglia Freycinet a Drome, presso Sauce sul Reno, all'età di 62 anni.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

EPICURO (Samo 342 (?) - Atene 270 a.C.)

Frammenti

"Se gli dei esaudissero le preghiere degli uomini, l'umanità verrebbe dissolta a causa di tutti i mali che gli uomini s'invocano l'un l'altro."

"Il maggior frutto dell'autosufficienza è la libertà."

"Quando, senza che le circostanze siano cambiate, ciò che è riconosciuto dalle leggi si rivela nella pratica non corrispondente all'idea di giustizia, significa che non era giusto. Se invece le circostanze sono cambiate e ciò che era prescritto come giusto non è più utile, vuol dire che era giusto quando era utile per la vita civile, per i cittadini, ma quando non è stato più utile non è stato più nemmeno giusto."

"Non è felice il giovane, ma il vecchio che ha vissuto bene; il giovane infatti, spinto ad eccedere nel fiore dell'età, è facile bersaglio degli strali della sorte, mentre il vecchio ha trovato il suo porto nella vecchiaia, e quei beni prima agognati li tiene racchiusi nella sicura gioia del ricordo."

(n.d.r.) *Personalmente preferirei essere giovane, magari per sempre, anche se sarei il bersaglio degli strali della sorte...*

f i n e