

DL NEWS Shipping, Storia e attualità commentata Foglio telematico a cura di Decio Lucano 21 giugno 2016

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/ Scriveteci per aumentare la piattaforma del dibattito e della storia della marineria.

25 luglio 1956 : collisione e naufragio Andrea Doria.

Tutti i sinistri hanno storie che non finiscono mai e non basta relegarle negli archivi mentali e digitali. Il naufragio del Titanic ogni anno ci regala articoli o qualche versione della vicenda . Le disgrazie in mare fanno la gioia dei media e degli aspiranti scrittori .Uno si sveglia al mattino e scrive un libro, meglio ancora se scrive “ io c'ero “. TTM nel 1988 ha promosso un comitato e una tavola rotonda per porre la parola fine alla interpretazione della dinamica del naufragio della Doria , sotterrata di inesattezze che si sono riflesse soprattutto sul comandante , gli ufficiali, i progettisti della nave. Nel prossimo numero pubblicheremo (ma sarà presente in Facebook tra qualche giorno) le osservazioni del prof. Silvestro Sannino , rivolte storicamente all'uso del radar. Da quegli anni ha avuto successo la ambigua frase “ collisione radar assistita “, causa di migliaia di sinistri in mare, nonostante gli attuali “strumenti” come Ecdis, Gps, cioè la navigazione automatizzata con buona pace della scala Bonaria. Scriveva Vittorio G. Rossi “... e per voi, per i mercantili, il pericolo della rinuncia al primato d'uomo e e della sottomissione dello strumento è molto più grande che sulle navi da guerra. Sulle navi da guerra c'è l'esercizio continuo della preparazione guerresca; e allora l'uomo verifica continuamente che il suo primato d'uomo non è andato in fumo, e lui resta il protagonista, quello che prende l'ultima decisione. Sulle navi nercantili non ci sono gli esercizi continui che ci sono sulle navi da guerra dove l'uomo collauda senza sosta lo strumento, ma anche se stesso e impara a restare sveglio e vigile e padrone. Può accadere che l'uomo dia allo strumento la confidenza che può guastare tutto, come può capitare che la confidenza guasti tutto tra uomo e uomo. L'uomo deve essere sempre sveglio, come è sempre stato l'uomo in mare perchè il mare é ancora quello... e se l'uomo è fallibile , ed fallibile, nessuna cosa creata dall'uomo può essere infallibile...” (DL)

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Paternariato transatlantico per il commercio e la caduta dei Bric potranno spostare il baricentro economico mondiale nuovamente in occidente ? Una prospettiva allettante ma ricca di tante pericolose incognite..

Il Partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti (in inglese *Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP*), inizialmente definito *Zona di*

libero scambio transatlantica (Transatlantic Free Trade Area, TAFTA), è un accordo commerciale di libero scambio in corso di negoziato dal 2013 tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America e in dirittura di arrivo prevista per la fine del 2016 o al più tardi 2017.

L'obiettivo dichiarato è quello di integrare i due mercati, riducendo i dazi doganali e rimuovendo in una vasta gamma di settori le barriere non tariffarie, ossia le differenze in regolamenti tecnici, norme e procedure di omologazione, standard applicati ai prodotti, regole sanitarie e fitosanitarie. Ciò renderebbe possibile la libera circolazione delle merci, faciliterebbe il flusso degli investimenti e l'accesso ai rispettivi mercati dei servizi e degli appalti pubblici.

Se il progetto andasse in porto, verrebbe creata la più grande area di libero scambio esistente, poiché UE e USA rappresentano circa la metà del PIL mondiale e un terzo del commercio globale. L'accordo potrebbe essere esteso ad altri paesi con cui le due controparti hanno già in vigore accordi di libero scambio, in particolare i paesi membri della North American Free Trade Agreement (NAFTA) e dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

I proponenti sostengono che l'accordo sarà causa di crescita economica per i paesi partecipanti, che dovrebbe "liberalizzare un terzo del commercio globale" e sostengono che creerebbe milioni di nuovi e stipendiati posti di lavoro. Con dazi tra Stati Uniti ed Unione Europea già bassi, lo United Kingdom's Centre for Economic Policy Research stima che l'80% dei potenziali vantaggi economici derivanti dal trattato dipendono dal ridurre i conflitti legislativi tra UE e USA circa queste tasse ed altri problemi, spaziando dalla sicurezza alimentare ai componenti per automobili. "Una strategia ritenuta di successo" da Thomas Bollyky (del Council on Foreign Relations) e da Anu Bradford (della Facoltà di Legge alla Columbia University), che si focalizzerà sui settori del commercio per i quali normative transatlantiche e locali possono spesso sovrapporsi, per esempio il settore farmaceutico, agricolo e finanziario. Ciò dovrebbe assicurare che sia gli USA che l'UE rimangano principali esportatori, piuttosto che importatori nell'economia globale, conseguentemente garantendo agli investitori internazionali la sicurezza nell'investire in questa area del mondo. In un articolo del Wall Street Journal, il CEO della Siemens GmbH (con una forza lavoro localizzata per il 70% in Europa e per il resto negli Stati Uniti) sostiene che il TTIP rafforzerebbe la competitività globale di USA e UE riducendo le barriere di scambio, migliorando la protezione delle proprietà intellettuali e stabilendo nuove "rotte commerciali" internazionali. La Commissione Europea dice che il TTIP dovrebbe far crescere l'economia europea di 120 miliardi di euro, quella statunitense di circa 90 miliardi e quella mondiale di circa 100 miliardi di euro.

I critici sostengono che questo aumenterà il potere delle multinazionali e renderà più difficile ai governi il controllo dei mercati, e comporterà una riduzione delle garanzie e una mancanza di tutela dei diritti dei consumatori. Diversi economisti utilizzando diversi modelli econometrici ritengono il TTIP possa portare ad un calo dei salari nonché ad un aumento della disoccupazione e della disgregazione sociale in Europa; una lettura quindi contraria a quella presentata dalla Commissione Europea.

Il valore strategico del Ttip e il futuro dell'Europa

Il dibattito sul trattato di libero scambio transatlantico si concentra esclusivamente su aspetti commerciali e mercantili mentre se ne misconosce la capitale dimensione

strategica. Rischiamo quindi di ripetere l'errore di valutazione commesso con il piano Marshall. Si discute – anzitutto a livello mediatico – di produzione alimentare, agricoltura e arbitrariamente si evita pressoché del tutto di analizzare la dimensione strategica, ovvero importanza stessa della sua esistenza, ciò che lo ha germinato e che potrebbe determinarne il destino con conseguenze notevoli per la traiettoria geopolitica del Vecchio Continente. In particolare si dibatte di qualità e origine dei prodotti alimentari, condizioni sindacali, regolamenti per consumatori come se riguardasse soltanto un trattato commerciale e il suo aspetto mercantile fosse preminente su quello strategico. Rischiamo quindi di ripetere l'errore di valutazione commesso nel 1948 con il piano Marshall considerandolo un piano, un progetto squisitamente economico o filantropico. Mentre, oggi come allora, è sempre l'ispirazione geopolitica ad innescare il negoziato commerciale. Nello specifico il Ttip si collega all'omologo trattato di libero scambio del Pacifico (Tpp), siglato lo scorso febbraio tra gli Stati Uniti e le principali potenze rivierasche asiatiche e dell'America Latina. In entrambi i casi l'obiettivo di Washington è legare il proprio benessere a quello dell'Europa e dell'Oriente. Rispettivamente in funzione anti-russa e anti-cinese. Scrivendo motu proprio le regole del gioco, così da costringere gli altri attori ad accoglierle o a rimanerne fuori. Inoltre, in prospettiva futura i due blocchi commerciali dovrebbero produrre o rinforzare un legame diretto con la superpotenza, deputata a restare il punto di riferimento per entrambi i continenti.

In ambito europeo specie in vista di una possibile disintegrazione dell'architettura comunitaria o di un pressoché totale svuotamento delle sue prerogative, il potenziale trattato di libero scambio assume ulteriore valore geopolitico. Gli americani, che del Vecchio Mondo garantiscono la sicurezza militare, preferiscono relazionarsi con un continente unito, così da semplificare il processo dialettico tra le parti e imbrigliare all'interno di uno schema definito le potenze che potrebbero ambire a muoversi da sole (vedi Francia e Germania).

Sicché il Ttip e la Nato potrebbero essere utilizzati per surrogare il possibile disfacimento dell'Unione Europea e mantenere aldilà dell'oceano almeno un simulacro di unitarietà. In un disegno destinato ad incidere notevolmente sul futuro rapporto tra le due sponde dell'Atlantico e il ruolo che le potenze europee – assieme o singolarmente – rivestiranno sullo scacchiere internazionale.

Dal Brasile alla Russia, la caduta dei Paesi emergenti

E mentre l'Europa si confronta su questa prossima futura realtà quasi contemporaneamente, i Brics, acronimo che sta per Brasile, Russia, India, Cina e (con aggiunta successiva) Sudafrica, che appena sette anni fa erano considerate le nazioni emergenti destinate a cambiare gli equilibri economici del mondo, stanno perdendo la sfida con l'Occidente. Un "nuova globalizzazione" già sconfitta dall'esigenza del resto del mondo di fare un commercio e business in un ambiente regolamentato e più aperto. Per il loro prepotente ingresso sulla scena, a suo tempo, venne creato il G-20, destinato a prendere il posto di un G-8 ormai obsoleto, ma ora tutto è nuovamente cambiato e con la parziale eccezione dell'India, che nonostante errori e ritardi è cresciuta nel 2015 di un bel 7%, i Brics sono diventati i principali responsabili del rallentamento della crescita. I loro progetti di creare nuove istituzioni finanziarie destinate a rivaleggiare con il Fondo Monetario internazionale e la Banca mondiale e di lanciare una moneta di

riserva in alternativa al dollaro sono svaniti come neve al sole. Quella che, a un certo punto, grazie anche ai suoi oltre tre miliardi complessivi di abitanti era apparsa come una specie di «santa alleanza» contro i Paesi sviluppati che da sempre dominavano la scena si è praticamente dissolta. Ognuno dei cinque, naturalmente, ha una storia diversa, e diversi sono i motivi del suo declino.

Il Brasile (che tra l'altro si appresta a ospitare le Olimpiadi, per cui sta facendo spese folli) è precipitato nell'abisso di una delle peggiori recessioni della sua storia per una combinazione di errori politici ed economici, di plateale corruzione e di inefficienza burocratica. Dopo gli otto anni di presidenza Lula, in cui una serie di programmi sociali aveva permesso a decine di milioni di brasiliani di uscire dalla povertà, la sua erede Dilma Rousseff ha sbagliato tutto: senza tener conto che il crollo del prezzo delle materie prime aveva privato il Paese della sua principale risorsa, ha continuato a distribuire danari a pioggia, mandando gli uomini in pensione a 55 anni e le donne a 50 e creando un buco enorme nel bilancio. L'anno scorso il Pil ha perduto oltre il 3 per cento e farà altrettanto quest'anno. Un caso di corruzione plurimiliardario riguardante la Petrobras ha screditato lei e i suoi principali collaboratori. Avviata a processo dal Senato brasiliano e sospesa dalla carica di capo dello Stato lascia, dopo averlo guidato per oltre cinque anni, un Paese che si trova ad aprire i Giochi di Rio, il 5 agosto, con un vertice provvisorio, una situazione politica caotica, un'economia in caduta e una discussione lacerante sulla moralità delle sue classi dirigenti. Non è la fine del Brasile ma certo tutto dovrà cambiare.

Così come tutto dovrebbe cambiare in Russia, il secondo dei Bric. Con un'economia basata quasi esclusivamente sulla esportazione di idrocarburi, il crollo dei prezzi del petrolio ha devastato il suo bilancio, incidendo pesantemente sul tenore di vita dei suoi abitanti. Le sanzioni occidentali per il conflitto ucraino, le spese militari per il rinnovamento delle Forze armate e l'intervento in Siria stanno facendo il resto. Il rublo continua a perdere valore, le importazioni diminuiscono e, specie nelle province, la situazione comincia a somigliare a quella degli ultimi anni dell'Urss. Per ora, la popolazione soffre, ma si limita a mugugnare: purtroppo per lei, nell'immediato è previsto un ulteriore peggioramento. Ma a Mosca, come a Brasilia anche se in forma diversa, ciò che rende impossibile affrontare la crisi è la governance, il fatto che il potere non voglia e non sia in grado di correggere gli errori — nel caso russo un'economia quasi del tutto dipendente dal gas e dal petrolio — e di guidare il Paese fuori dall'enorme corruzione e dal sistema di spoliamento delle risorse nazionali a favore di un'oligarchia.

Sull'India si erano appuntate grandi speranze quando il liberista Modi ha vinto le ultime elezioni, promettendo di tagliare gli infiniti lacci e laccioli di matrice socialista che da decenni frenano lo sviluppo. Qualcosa ha fatto, come dimostrano le cifre, ma anche a Delhi, la governance è un problema: corruzione, iper-burocrazia, le resistenze degli Stati spesso governati da partiti locali e dell'oligarchia nata su una struttura ancora feudale, tensioni tra governo e banca centrale per citarne alcune; tutti rischi per la crescita futura. Comunque, Modi è ormai persuaso che i Brics sono il cavallo sbagliato..

La Cina è oggi al centro di tutte le discussioni: saprà gestire la sua crisi o diventerà il

fattore scatenante di una nuova recessione mondiale? Per oltre 30 anni, il Partito comunista al potere ha espresso leader e burocrati di alto livello, capaci di controllare e guidare un'economia in crescita tumultuosa. La qualità dei mandarini rimane elevata oggi, sotto la leadership di Xi Jinping. Il dubbio che, però, in una fase di rallentamento dell'economia e di fronte all'accumulo di bolle finanziarie e immobiliari i vertici di Pechino non riescano a gestire la situazione è sempre più forte, in Occidente e in Cina. Anche qui un intreccio di dirigismo, corruzione e distorsioni nel sistema di governo raccontano che il maggiore protagonista della globalizzazione è di fronte a una crisi seria, che se sfuggisse di mano diventerebbe serissima per l'intero mondo. Il suo tasso di crescita, 6,8%, sembra enorme a noi, ma è il più basso degli ultimi 25 anni e in discesa. Le violente oscillazioni delle sue Borse si ripercuotono fino a Wall Street. Esperti economisti internazionali ritengono che per uscire dal tunnel, il Paese della Grande Muraglia, dovrà completare una triplice conversione, da Paese manifatturiero a Paese di servizi, da Paese esportatore a Paese di consumatori e da Paese ancora dominato dalle industrie statali a libero mercato ad alto contenuto tecnologico. È nell'interesse di tutti che ci riesca, ma, nonostante l'enorme influenza che ha sull'economia mondiale, i sogni di sette anni fa sono comunque destinati a rimanere nel cassetto.

Anche il modesto Sudafrica, aggregato al gruppo solo per ragioni geopolitiche, ha perso nel 2015 il 3% del Pil, il suo presidente Zuma si è rivelato incapace e disonesto, quasi metà della popolazione è disoccupata e che il sogno di Mandela di un'armoniosa società multirazziale sta naufragando. Il partito della liberazione, l'Anc, è ormai corrotto fino al midollo.

Quando i Brics andavano per la maggiore, molti altri Paesi, dalla Turchia all'Indonesia, aspiravano a entrare nel club. Ma adesso che la nave della “nuova alleanza” si è infranta contro le scogliere della caduta del prezzo delle materie prime, di nuovi blocchi, di grandi alleanze, non si parla più. È ognuno per sé, sperando di cavarsela meglio degli altri.

La nave dei grandi emergenti in condizioni di “non governo” ha ormai percorso tutto il tragitto che poteva coprire ed ora si muove di solo abbrivio, per poter riprendere il mare dell'economia in sicurezza questi Paesi dovranno fare ciò che avrebbero dovuto fare prima di dare l'avanti tutta: riformare se stessi, darsi regole e rispettarle, costruire modelli sostenibili. Ed è qui che arriva il ruolo di America ed Europa. La globalizzazione a targa Bric è terminata, ne serve una in cui il commercio e il business prosperino in un ambiente aperto e fondato su regole. È per questo che la Partnership transatlantica Ttip oggi in discussione è importante: una grande opportunità per l'economia occidentale e una chance per evitare che la prossima fase dell'economia del mondo sia un'Olimpiade senza regole, dove la libera e regolamentizzata competizione prevalga sulle contestazioni e l'anarchia economica.

Massimo Granieri

ATTUALITA' COMMENTATA

Un fallimento di uomini

Genova. Un'altra formidabile attività tecnico commerciale marinara lascia Genova: il Myba (Mediterranean Yacht Brokers Association) va a Barcellona. Da anni gestita da agenti genovesi era il tempio del mercato charter delle super unità da diporto, i mega yacht di lusso, ed aveva sede al Molo Vecchio nel Porto Antico. Una fila di unità ormeggiate in andana, perchè il molo era fitto di barche, davano un'idea chiara del volano di attività commerciali ma anche di indotto per il porto come refit , manutenzioni, fornitori. Si dà la colpa alla città, le sue istituzioni che non hanno strategie , un aeroporto asfittico, ma, per quanto posso testimoniare, chi gestiva il Myba non aveva un aplomb molto significativo nelle pubbliche relazioni e quindi non mi sentirei di dare la colpa solo alle istituzioni.

Invece le istituzioni, soprattutto il Comune, hanno colpe gravissime nell'agonia terminale della Fiera di Genova . Il padiglione B disegnato dall'architetto Jean Nouvel , fiore all'occhiello del complesso fieristico, costato decine di milioni e centinaia di migliaia ogni anno di manutenzione , pagato con i soldi anticipati dalla Fiera e non dagli azionisti, in primis il Comune, sarà destinato al rimessaggio delle riparazioni navali . A questo punto i Saloni Nautici diventeranno un ricordo a Genova. Il sen. Piano, venerato dai genovesi, col suo Blue Print potrà allargare e allagare la zona levante del porto facendo slalom tra le macerie della Fiera (il marina darsena sono una parrocchia portuale) fino alla nuova Torre Piloti , 60 metri di altezza, col suo “coperchio “ di 30 metri per 30 , un cappello con pannelli fotovoltaici, che farà da vela ai venti ruggenti... (DL)

“Nessuno può scrivere di mare se non c'è stato dentro...”

L'associazione Ex allievi e docenti del Nautico San Giorgio si prepara a festeggiare i 200 anni di Istruzione Nautica in Italia con una pubblicazione che raccoglie una antologia dei ricordi di mare dei capitani che provengono dal Nautico genovese. Una bella iniziativa che vuole lasciare agli studenti e agli appassionati quadri di vita di bordo scritti dai protagonisti, racconti dal vero, una eredità di tradizione e di conoscenza della nostra marineria. Questa iniziativa mi permette di entrare in un argomento molto importante : chi scrive di mare deve necessariamente essere un uomo di mare ?

Martedì 28 giugno 1977 il Club dei Capitani di Mare insieme a Vita e Mare nella sede della Terrazza Martini di Genova organizzarono la cerimonia del primo Premio di Narrativa e Poesia riservato alla gente di mare sul tema IL MARE. Presidente Vittorio G. Rossi. L'insuperato giornalista scrittore marinaio rifiutò di fare il presidente di giuria propostogli da un grande editore, che voleva bandire un concorso analogo ma a tutti gli aspiranti scrittori, per aderire alla richiesta dei marinai, perchè questi erano la sua vita vera. In quella occasione Vittorio G. Rossi, rivolgendosi ai premiati e ai membri della giuria tra cui Piero Raimondi e Nelio Ferrando, disse :

“Solo chi conosce la vita di mare, può scrivere di mare”,...prima bisogna

scrivere con la propria pelle, cioè prima vivere, poi scrivere ... Nessuno può scrivere di mare se non c'è stato dentro; se il mare non è stato la parte preponderante della sua vita ... “

Il rinnovo della maschilinità , il ritorno di uomini al rango di cavalieri moderni per la difesa delle donne

Rachele Farina, scrittrice, organizzatrice di importanti mostre storiche a Palazzo Reale di Milano, battagliera sostenitrice del ruolo della donna nella società, promuovendo iniziative sociali e artistiche tra cui la difesa del paesaggio, alfiere nell'impegno civile e civico, vive a Fezzano, La Spezia. Noi ci onoriamo della sua stima e della sua collaborazione , Rachele ci ha mandato questo appello.

Caro Decio, sono veramente molto stanca di sentire le enumerazioni dei media su femmicidi che ogni giorno si consumano vilmente contro tante donne. Vorrei che il rinnovo della maschilità fosse opera degna di un gruppo di maschietti moderni e pensanti e che creassero un movimento per il ritorno degli uomini al rango di cavalieri moderni per la difesa delle donne. A volte ancora bambine. Per il momento non si sta facendo nulla per sollecitare il ritorno ad un'umanità maschile, che sappia onorare i propri doveri. Vorrei poter dare aiuti, ma non riesco a trovare uomini disponibili ad un nuovo ben più dignitoso decalogo di vita maschile .

Hai qualche buon consiglio da darmi ? Se non vi sono gruppi di uomini che formano un nuovo decalogo per tornare ad essere un sesso ben responsabile di ciò che dalla natura e dalla società è considerato forte, come possiamo recuperare l'amore come forma di giusto rapporto di vita per i sessi?

Rachele Farina

Cara Rachele intanto ripubblico la celebre frase di Vittorio G. Rossi che riassume il problema del ruolo delle donne nella società , una vibrante affermazione rivolta alle donne e sempre attuale soprattutto in questa società sempre più degradata e superficiale. “ 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). Aspetto la risposta delle donne che collaborano con DL NEWS, sono tante e non credo che lasceranno cadere il tuo appello, voi avete tante associazioni , ma la maggior parte sono lobby di potere (effimero) economico, e associazioni come il Rotary o i Lyons non sembrano interessate a questo dibattito. Conosco donne che lavorano nelle PR o negli uffici che sono scafate e non credo che temano assalti di orchi, così in molte famiglie dove la donna è “ capoazienda”, ma è anche vero che ci sono molte troppe donne adulte psicolabili completamente soggiogate da mariti autoreferenziali e “ padreterni “. Dal canto mio sono stato educato da quella categoria di donne che , in assenza dei mariti naviganti , amministravano casa e

educavano i figli, forse di questa tipologia si è sbiadita la specie. Purtroppo le famiglie , è un dato di fatto riconosciuto dagli esperti e dalle statistiche, non hanno che un blando controllo nell'educazione dei figli , e questo è molto diffuso nell'attuale società, ed è il rischio più grosso di cadere , senza aver ancora un carattere formato, nella adulazione di maschi anche adulti molto pericolosi. (DL)

In ricordo della Luisa e del suo equipaggio, 51 anni fa a Bandar Mashur

Un paio d'anni dopo vidi anche io la Luisa. Pensi, Decio che molti anni fa ebbi un incubo , sognai di essere imbarcato su quella petroliera , ma ora ho perduto i ricordi dei particolari. Faceva impressione , un monito per tutte le petroliere che transitavano nel canale,

Tanti cari saluti

Capt.Gaetano Mortola Master Mariner Senior Surveyor

La navigazione tra scienza e arte/ TLT e dintorni

Caro Decio, due considerazioni al volo in riferimento al 17 DL News 2016.

1.- Navigazione stimata: giorni fa se ne parlava con l'amm. Giovanni Iannucci (Comandante alla Classe del mio Corso a Livorno dal 1965 al 1967). Lui sostiene che "..la navigazione e' una scienza, ma la navigazione stimata e' un' arte".

2.- TLT e dintorni: nessuno nega che con il disfacimento dell' Impero degli Asburgo Trieste abbia perso il suo ruolo e credo anche che l'Italia non abbia mai compreso l'importanza del nostro porto... Ma da qui, giustificando anche certe nostalgie per la Sacra Maestà, (come scriveva mio bisnonno rivolgendole una genuflessa supplica) a rimpiangere e voler riesumare quel aborto della diplomazia internazionale del dopoguerra che sarebbe stato il Territorio Libero di Trieste... ne passa tanta di acqua. La prima e' la simpatica nostalgia dei vecchi 'rubizzi' che da anni festeggiano a Giassico, con fiumi di birra, il genetliaco di Cecco Beppe, la seconda e' necrofilia demenziale di quattro anti-italiani (nemmeno triestini) finanziati da chi ha interesse a pescare nel torbido e a turlupinare i gonzi.

"Per undas ad hostem"

Sergio Bisiani.

Varazze e la sua intrepida gente di mare

Il ruolo dell'assessore Maria Angela Calcagno , dell'Anmi, del comandante Stefano Giacobbe/ Ricordato il capitano Lazzaro Parodi, comandante della Luisa

Decio, grazie per aver citato nel tuo foglio del 13 c.m.la manifestazione "Un mare di lavoro " svoltasi nella Sala Consiliare di Celle Ligure sabato 4 Giugno . Per chiarezza ed onore di riconoscimento va detto che la mia presenza in tale occasione è stato frutto del vivo interessamento organizzativo da parte dell'autorità cittadina del Comune di

Varazze ed in particolare dell'Assessore alla cultura Maria Angela CALCAGNO che non si lascia scappare occasione per reclamizzare e presenziare qualsiasi avvenimento relativo alla storia marittima essendo ella stessa figlia di gente di mare .

In tale occasione , dopo gli interventi delle persone citate, abbiamo contattato (come rappresentanti gente di mare di Varazze) ogni singolo relatore complimentandoci per la chiarezza delle esposizioni e rilasciando alla direttrice dell' Accademia Marina Mercantile, dott.ssa Daniela Fara ed al prof. Benedetto Maffezini mie brochures di quanto insegnato nelle scuole varazzine e trasmesso a Televarazze dal tiolo "Dalla vela ai containers " e " Dal bigo al transtainer ".

Ho letto con vivo interesse (sullo stesso tuo foglio) la commemorazione del Com.te Lazzaro PARODI di 38 anni, per quanto è successo il 5 giugno 1965 a Bandar Mashur alla petroliera LUISA . Onore a tale persona ed all'equipaggio periti nell'esplosione.

Mi sento direttamente chiamato in causa poiché dietro invito del presidente dell'A.N.M.I.di Varazze sig. Dario Gatti e dell 'assessore alla cultura comune di Varazze Maria Angela Calcagno ho ideato, scritto , impaginato ed edito in proprio una ricerca ,come scritta su un giornale di bordo, con tanto di foto una brochure intitolata

:

" Sul mare con onore " e " Varazze e la sua intrepida Gente di Mare ".

Una copia consegnata per archivio al Comune,una copia per A.N.M.I.ed una copia per la Biblioteca Civica di Varazze " Eugenio Montale " .

" Sul mare con onore "è stata consegnata , illustrata e commentata il 12 Marzo 2016 in biblioteca i occasione dell'anniversario A.N.M.I di Varazze .

" Varazze e la sua intrepida Gente di mare " sarà presentata in biblioteca a Varazze in occasione del LANZEROTUS DAY .(scopritore varazzino dell'isola di Lanzarote) La gente di mare è invitata tutta .

Or bene , in questa brochure che ha lo scopo di ricordare ed onorare le intrepide figure di uomini di mare nativi di Varazze , sono ricordati con le loro imprese 14 persone tra le quali appunto il C.L.C. Com.te Lazzaro PARODI .

Stefano Giacobbe

AVVENIMENTI

Refit & Repair nello Yachting

Situazione e prospettive del mercato

Ai Soci della sezione Ligure Piemontese di ATENA

Desideriamo ricordare il seminario Refit & Repair nello Yachting

Situazione e prospettive del mercato organizzato da ATENA, in collaborazione con l'Ordine Ingegneri di Genova Mercoledì 22 giugno 2016, ore 17:30 – 20:00

Sala Frixia Ordine 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. Lo sviluppo di questo mercato, influenzato anch'esso dallo stato dell'economia globale, dipende da diversi parametri, tra i quali l'offerta di assistenza locale e l'offerta cantieristica, che nel tempo hanno contribuito a rendere il Bacino Mediterraneo un'area leader per il Refit & Repair.

A CHI SI RIVOLGE

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.

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

Panel degli speakern•Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale Nautica Italiana

•Alberto Amico, Presidente Amico & Co Paolo Baldo, Project Manager Amico & Co

GENOVA 18 - 21 GIUGNO – L'ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA CELEBRA LA GIORNATA MONDIALE DELL'IDROGRAFIA

Oltre che per il tradizionale open-day, quest'anno Forte S. Giorgio è stato aperto ai cittadini anche il fine settimana del 18 e 19 giugno.

L'androne fino alla piazzetta superiore e la sala consiglio ospiteranno infatti la mostra fotografica e di arte contemporanea intitolata "La Marina Militare, Genova, il mare". Sarà un'opportunità unica per ammirare la città e il porto di Genova dal punto di vista privilegiato dell'ex osservatorio astronomico.

In occasione della giornata mondiale dell'idrografia – 21 giugno – visite guidate accompagneranno i gruppi lungo le tappe del complesso percorso necessario alla costruzione di una carta nautica.

La visita terminerà con la consegna di un omaggio prodotto in Istituto per l'occasione.

La nona edizione del premio giornalistico Mare Nostrum Awards

I cinque vincitori premiati il 13 giugno al Grand Hotel Flora di Roma

Roma, 14 giugno 2016 – Si è tenuta lunedì sera presso il Marriott Grand Hotel Flora di Roma la cerimonia di premiazione dei vincitori della IX edizione del Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum.

La cerimonia è stata presentata dal conduttore Massimo Giletti ed ha visto la partecipazione di personalità del mondo istituzionale e dell'informazione. Tra questi, l'ex ministro per le Infrastrutture ed i Trasporti Maurizio Lupi, il Direttore Generale

per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per via d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Maria Pujia; il presidente nazionale dell'Ordine dei Giornalisti Enzo Iacopino. I numerosi ospiti sono stati accolti dagli armatori Gianluca ed Emanuele Grimaldi. I premi, per un totale di Euro 50.000, sono stati assegnati a:

- Chokri Ben Nessir per l'articolo "Le plaisir d'une traversée" pubblicato sul settimanale tunisino "La Presse-Business";
- Angelo Scorza per l'articolo "Motorways of the sea: a grand Italian story" pubblicato sulla rivista "Shippax cfi";
- Artur Zanon Martinez per l'articolo "Las autopistas del mar generan un ahorro de 129 millones en Barcelona" pubblicato sul quotidiano economico "Expansion";
- Granducato Tv per il video reportage "Porto all'Orizzonte - le vie del mare, le vie dello sviluppo";
- Deborah Appolloni per l'inchiesta "E la nave va!" pubblicata sulla rivista "Uomini & trasporti".

Un premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi" è stato istituito dalla famiglia Grimaldi a partire da quest'anno. Il vincitore è stato il giornalista Teodoro Chiarelli per la sua vasta conoscenza dell'economia nazionale ed i suoi puntuali ed interessanti approfondimenti sul mondo dello shipping.

La giuria internazionale del Premio, presieduta dallo scrittore e documentarista Folco Quilici, è composta da personalità del mondo della cultura e del giornalismo.

La X edizione del Premio Mare Nostrum Awards sarà lanciata a settembre 2016 e si concluderà ad aprile 2017. Il relativo bando sarà visionabile -a partire dal prossimo settembre- nelle sedi degli Ordini regionali dei giornalisti e sui siti www.grimaldi.napoli.it e www.grimaldi-lines.com.

Il Premio giornalistico Mare Nostrum Awards promuove la valorizzazione e lo sviluppo delle Autostrade del mare dal punto di vista economico, sociale, turistico ed ambientale. Al Concorso sono ammessi servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi e radiofonici, reportage fotografici e inchieste presentate da autori residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco.

Per informazioni:

Mare Nostrum Awards Vita Wembagher tel. 081 496440

wembagher.vitachiara@grimaldi.napoli.it

Easycom Celeste Di Sabato tel. 010 5956334 - celeste.disabato@easycomonline.it

CULTURA E LIRISMO **del comandante Francesco Curreli**

La nave e la sua anima rispondono ad una sola persona

La nave si potrebbe paragonare al miracolo della vita. Sono entrambi Creazioni. Il giorno della nascita molte persone sono presenti, festeggiano e brindano per la creatura appena arrivata. Così è per la nave, è il battesimo, la bottiglia si frantuma contro la murata, succede raramente che il vetro non si rompe. È forse presagio di

sventura? È stata armata di tutto punto con dotazioni ed equipaggio e, dopo "l'inconveniente" ed il cerimoniale dei fischi, si accinge a solcare i mari. Il pargolo la cui fontanella riceve l'acqua benedetta ha un nome, "impavesato" e, assicurati gli "ombrinali", viene presentato in società e, con una serie di mueee.....mueee....., saluta la mamma, in forma dialettale di noi genovesi, il "Cantiere" che lo ha "costruito".

Nella vita, spesso, si incappa in incidenti di percorso, così è anche per la nave che si trova ad affrontare tempeste ed avarie e successivamente avviata al cantiere per le riparazioni. L'uomo non è indenne alle tempeste della vita, per cui quando si inciampa deve entrare nei "bacini di carenaggio a corsie".

Le due Creazioni, la nave ed il Miracolo della Vita, hanno un'anima; la prima, spesso bizzarra, manifesta la propria presenza tanto da intimorire il coscienzioso Navigante, mentre la seconda si può manifestare in varie "forme".....Ma quale delle due è preferibile? È certo che le bizzarrie dell'Olandese Volante vanno oltre l'umana comprensione; sarà maleficio o cattiva condotta o capacità limitata nel governare il "legno"? Puoi adottare tutte le misure, contromisure e precauzioni che, il galleggiante, quando decide che non ti vuole rispondere, stanne certo che non lo farà. Che scherzo è mai questo?

Senza presunzione, è così anche per una parte dell'Umanità, che, come la nave, risponderà in maniera contraria alle tue aspettative. Orbene, per assurdo, è meglio nascere nave o pargolo? Qualcuno mi dirà di non essere blasfemo, ma una cosa è certa, che l'anima della nave non può rispondere che ad una sola persona, in questo caso al Comandante che ne è parte integrante e ne assume tutta la personalità.

L'insufficienza dell'animo umano e l'incoscienza, del singolo, possono non rispondere a loro stesse e distribuiscono su molti un gravoso fardello. Chi sopporta il peso maggiore?

Francesco Curreli

VITA DI BORDO

Quando la gola prevale sulle superstizioni.

Cadetto, prenda il bollettino e mi dica cosa prevede che ho dimenticato gli occhiali in cabina. Si Comandante eccolo è appena arrivato, prevede burrasca da Nord Ovest forza 8 alle ore 04:00 UTC in Alboran. Belin chiami il Primo e il Nostromo e li faccia venire sul Ponte. Permesso Comandante Buongiorno, ha preso il caffè? Si grazie era di bratta se ne vuole preparare un altro ben volentieri, devo dire al Provveditore che questo è una schifezza, già la vita di bordo è grama se ci metti anche il caffè' gramo....puemu anda a remengu. Nostromo è in arrivo bulesumme faccia un giro in coperta e si assicuri che tutto sia ben rizzato.Va bene

Comandante. Buongiorno Comandante mi ha chiamato? Si Primo l'ho fatta chiamare perchè è in arrivo cattivo tempo, faccia un giro con il Nostromo e poi avvisi la cucina di rizzare tutto quanto,ci accontenteremo di mangiare panini. Sarà fatto Comandante.Ah Primo si prenda il caffè che è quasi pronto. Cadetto non lasci il bollettino dove l'ha messo lo appenda al suo posto e già che c'è rassetti tutto quanto che fra non molto qui

potrebbe volare tutto a pagliolo, lo sapevo che i ceci mi avrebbero giocato un brutto scherzo. Che ceci Comandante, a me non hanno fatto male e addirittura erano cotti in maniera adeguata. È qui che la voglio Cadetto, non devo andare in bagno, ma solamente al pensiero di averli mangiati li vorrei ridare se vi fosse ancora il tempo, ma ormai hanno già fatto il loro effetto. Vuole che vada in infermeria e le prenda qualcosa? Quel qualcosa che mi vorrebbe prendere in farmacia sappia che a generazioni di naviganti non ha fatto niente, non esiste medicina. Esiste uno spettro che al pensiero di vederlo lascia poco scampo. Ma esisterà una medicina appropriata per questo tipo di disturbo? Cadetto lei deve imparare tante cose una fra le tante è quella di non mangiare ceci a bordo delle navi, perchè è un maleficio che ci condiziona da quando le navi navigano con la prora. Ma Comandante non viviamo più nel Medioevo, scusi se mi permetto, abbiamo tutto a bordo, una buona strumentazione, la nave è quasi nuova e dobbiamo farci impressionare da queste cose? Cadetto per favore vada a mettere un punto sulla carta ma lo faccia con rilevamenti ottici e non adoperi il radar che ci può venir bene più tardi, lo lasci sullo stand-by. Un'altra cosa, le vede quelle teste d'aglio appese sul finestrone di prora? le insegnerò un nodo per fissarle meglio.

Francesco Curreli

Il mare in casa e nell'animo

DA PROCIDA STUDENTE CAPITANO PIU' BRAVO D'ITALIA

PROCIDA. Continua a navigare nel mare delle eccellenze professionali l'Istituto Tecnico Nautico "Francesco Caracciolo" di Procida. Il procidano Salvatore Manfredi è lo studente nautico "capitano" più bravo d'Italia. Ha vinto, infatti, il concorso nazionale degli istituti tecnici trasporti e logistica, nella categoria CMN, cioè la conduzione del mezzo navale, che ogni anno si sviluppa tra gli allievi dei 18 ex Istituti Nautici italiani. La gara si è svolta a Palermo ed è stata organizzata dal locale Istituto "Gioeni - Trabia" nei giorni 4 e 5 maggio scorso. Gli studenti, tutti frequentanti il quarto corso, si sono sfidati in una serie di prove teoriche pratiche, scritte ed orali, anche con l'utilizzo di appositi simulatori, cimentandosi nella risoluzione di quesiti riguardanti argomenti delle materie professionali quali Scienze della Navigazione, Struttura e Costruzione del mezzo navale, Logistica, Inglese tecnico nautico, Meccanica e Macchine ed Impianti di bordo.

Salvatore Manfredi, 18 anni, abita alla Corricella, il villaggio dei pescatori dell'isola. Il padre Gennaro è pescatore. Ha una "saccaleva", il "San Ciro", un peschereccio adibito alla cattura del pesce azzurro. Salvatore, che tutti conoscono come "Sasà", ha, dunque, il mare in casa. "Si - spiega - ho il mare nelle vene. Ogni estate aiuto mio padre Gennaro nel suo lavoro a bordo del peschereccio. Il quale, oltre ad educarmi al lavoro, mi consente di migliorare anche nella mia formazione professionale. Infatti a bordo ho iniziato a praticare le moderne strumentazioni di pesca quali radar, plotter, sonar, ecoscandaglio". Insomma studio, pesca e lavoro "Appena diplomato - conclude Manfredi - andrò a navigare. La vita di mare è dura ma ricca di fascino e prospettive. Vorrei diventare comandante di una grande nave da crociera". Esultano la preside

dell'istituto Maria Saletta Longobardo e i docenti Antonio Lubrano, Benedetto Cacciuttolo e il tecnico Gerardo Cerase che hanno preparato lo studente. “Questa vittoria non giunge a caso” – ricorda la dirigente scolastica- “ma è frutto di un lavoro di equipe tra docenti, allievi, tecnici, e tutte le componenti scolastiche dell'Istituto. Voglio, infatti, ricordare che nel 1914 l'istituto ottenne la stessa affermazione con lo studente Nicola Brischetto”. Insomma, repetita iuvant!

Domenico Ambrosino

Solo Stella Maris può aiutare la babele di equipaggi a bordo delle navi

E' un'epigrafe che porrei sul cassero di ogni nave per ricordare ai giovani in particolare ma anche ai naviganti di lungo corso che in questa associazione troveranno conforto, accoglienza e diritti .

Stella Maris Genova

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 - 16126

Tel/Fax 010.265684

Email: genoa@stellamaris.tv - www.stellamaris.tv/genoa

Codice Fiscale 01149970996 (5 per mille)

Genova 16 Giugno 2016

Oggetto : Richiesta di contributo per lavori potenziamento Sede Seamen's Club

La Stella Maris di Genova in questi anni ha potenziato il suo servizio verso i marittimi e verso tutto il mondo del mare, con oltre 1600 Navi visitate ogni anno e oltre 2000 marittimi ospitati nei due centri, uno nel Porto Antico e l'altro presso il porto di Prà-Voltri di Genova.

Nei Seamen's Club Viene data accoglienza, ascolto, talvolta anche difesa legale, assistenza spirituale e materiale. In ogni caso un posto dove potersi mettere in contatto con i familiari, assicurando il trasporto gratuito dalla nave ai Seamen's Club, per mezzo di un pulmino. Il tutto per farli sentire “a casa” affinché, anche se lontani dai loro affetti, possano avvertire il senso profondo dell'accoglienza offerta dal Porto di Genova.

Questo è realizzato grazie ai suoi 40 volontari che garantiscono continuità e presenza costante. L'apostolato del Mare Genovese vanta una lunga storia e tradizione.

L'attuale sede però si sta rilevando sempre più piccola per le esigenze di servizio

Si è pensato quindi di trovare nuovi spazi, siamo riusciti tramite un comodato d'uso gratuito da parte della Diocesi di Genova ad avere un locale aggiuntivo per la sede di Genova.

Questo nuovo locale di circa 100 m2 è adiacente alla nostra sede e garantirebbe (vedi foto) uno spazio aggiuntivo per l'accoglienza dei marittimi e per manifestazioni legate al mondo del mare Il costo totale della ristrutturazione per rendere il locale fruibile (occorrono infatti alcune opere murarie, lavori di risanamento e catastali, impianto elettrico a norma , infissi ecc.) si aggira sui 27.000 euro + iva (come da piano economico allegato)

Attualmente la Stella Maris può coprire con le proprie risorse e con il contributo del Comitato Territoriale di Welfare per circa il 13.000 euro

Per raggiungere questo ambizioso traguardo siamo a chiederLe la possibilità di un contributo.

Contributo che può essere versato sul Ns. C.C. Bancario UNICREDIT

IT 33 U 02008 01408 000003696642 intestato a Associazione Privata di Fedeli Stella Maris

Ricordiamo che le offerte possono essere deducibili in quanto la Stella Maris è un'Associazione Onlus di volontariato

Si allegano oltre al piano economico i principali preventivi di spesa

Nel rimanere a completa disposizione per ogni chiarimento ed integrazione e nell'attesa di poterle illustrare nel dettaglio le iniziative che si intendiamo realizzare, garantisco:

- Il bilancio consuntivo con fatture delle spese sostenute, la rendicontazione necessaria (entro i primi mesi del 2017)
- La divulgazione sulla provenienza dei fondi del progetto (tramite apposita documentazione e cartelli sia nei nuovi locali che all'esterno della struttura)
- La sostenibilità del progetto in quanto la Stella Maris garantisce una propria autonomia finanziaria.

Ringrazio e saluto

Diacono Massimo Franzi

Assistente Spirituale
Stella Maris Genova

In viaggio sulla Gemma Querina alla Libreria Il Mare

ROMA. Carissimi amici de Il Mare, è con particolare piacere e orgoglio che Vi invitiamo

Giovedì 23 Giugno 2016 ore 18:30 presso la libreria Il Mare di via del vantaggio, 19 in Roma alla presentazione dell'ultimo nato in casa 'Il Mare'

Il viaggio di Pietro Querini nelle tavole del maestro Franco Fortunato

The History of the Querina in the paintings by master Franco Fortunato di Marco Firrao

Traduzione inglese: *Monica De Berardinis* Art director: *Paolo Bernacca*
a cura di *Anna Lucia Nicosia* Editore *Il Mare Libreria Internazionale*

Una emblematica storia di mare, di accoglienza, amicizia, coraggio e tenacia.

Il 25 Aprile del 1431 la nave Gemma Querina salpa da Creta diretta ad Anversa, nelle

Fiandre. Trasporta botti di finissima Malvasia di Candia (Creta), anfore di olio, caratelli di uva passa, e altre merci preziose. A bordo c'è anche il suo armatore, il nobiluomo veneziano Pietro Querini, uomo sensibile e raffinato. Inizia un lunghissimo viaggio denso di imprevisti, avversità, sofferenze, speranze e scoperte così intense che chi tornerà non sarà più lo stesso, nel corpo e nell'anima. Il diario di Pietro Querini affascina i lettori da più di cinquecento anni. Il cuore di questo nuovo libro dedicato al naufragio della Querina sono invece le immagini. Ripercorrere questa avventura attraverso le undici tavole del maestro Franco Fortunato ci allontana dai problemi di traduzione e interpretazione, dalle indagini sul percorso, le distanze, la coerenza di tempi e date e ci porta ad un altro livello di lettura. Più intima e universale.

It was in April 25th 1431 that the ship Querina took sail from Crete bound for Antwerp in Flanders bearing a shipment abounding in barrels of the finest Malvasia wine from Candia, amphorae of oil, baskets of raisins, and other precious goods. Likewise, the ships owner Pietro Querini a refined and sensitive Venetian Nobleman boarded the ship. They were to embark on a great lengthy voyage that was to be suffused with the unexpected, adversity, suffering, hope and adventure so intense that those that would one day return would do so afflicted in body and in soul. The diaries of Pietro Querini has fascinated readers for more than half a millennium. The heart of this new book, dedicated to the shipwreck of the Querina, is in the images. Retracing this adventure through the use of art by the Master Franco Fortunato furthers us from the problems of translation and interpretation, from the investigations regarding the route taken, the distance, the consistency in time and date and brings us to a different level of reading. More intimate and universal.

Marco Firrao, 'patron' della storica libreria Il Mare di Roma dove lavora dal 1977, è skipper e subacqueo esperto. Ha realizzato il più completo catalogo di libri di mare mai esistito ora disponibile e sempre aggiornato su ilmare.com. Organizza presentazioni di libri, convegni, dibattiti, corsi, eventi dedicati al mare ed ai suoi personaggi più importanti. Cura l'edizione di libri di mare e della rivista online [maremagazine](http://maremagazine.com).

Franco Fortunato Dopo gli studi scientifici, si forma studiando la pittura tre-quattrocentesca e del novecento. Il contestuale interesse per la letteratura lo spinge a creare dipinti in cui raffigura vagabondi, città turrette e altri soggetti della tradizione medievale sospesi nel vuoto e in atmosfere surrealiste, in omaggio al Sassetta, Ambrogio Lorenzetti, Piero della Francesca, ma anche De Chirico, Magritte e Calvino. Dal terzo millennio si dedica a cicli pittorici ispirati a opere letterarie, come Il piccolo principe e Moby Dick. Le sue opere sono state ospitate nelle gallerie di tutto il mondo: in Italia, Svizzera, Francia, Belgio, Spagna, Argentina, Olanda, Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania, Canada

NAVIGATORI INGLESI

Sir Francis Drake

Navigatore inglese ai tempi della Regina Elisabetta I e primo britannico ad aver

circumnavigato il globo.

Francis Drake nacque a Tavistock (Devon)- si stima nel 1540 - ed iniziò a navigare giovanissimo. Nel 1567 Drake fece uno dei suoi primi viaggi come negriero facente parte di una flotta condotta da suo cugino John Hawkins che trasportava schiavi dall'Africa a lavorare nel Nuovo Mondo, ma due navi della spedizione vennero affondate perché attaccate da un convoglio di navi spagnole. Gli Spagnoli divennero eterni nemici per Drake. Lo consideravano un pirata.

Nel 1570 e nel 1571, Drake fece due remunerativi viaggi commerciali verso le Indie occidentali, e, nel 1572 comandò due navi in una spedizione di pirateria contro porti spagnoli nei Caraibi, saccheggiando il porto di “ Nombre de Dios” nell'istmo di Panama. Ritornò in Inghilterra con un carico di tesori sottratti agli Spagnoli e con la reputazione di glorioso “corsaro”. Nel 1577 Drake fu segretamente incaricato da Elisabetta I di organizzare una spedizione contro le colonie spagnole site sulla costa occidentale del Pacifico. Partì con cinque navi e raggiunse l'Oceano Pacifico nell'ottobre del 1578 e fu il primo navigatore inglese ad attraversare lo stretto di Magellano. Fece rotta sulla costa occidentale del Sud America saccheggiando porti spagnoli e continuò a far rotta verso il nord sperando di trovare un accesso verso l'Atlantico. Salì ancora verso il Nord America in acque in cui nessun europeo si era mai spinto. Non essendo in grado di trovare un passaggio verso l'Atlantico, egli ritornò verso sud e nel 1579 attraversò il Pacifico. Navigò verso le Molucche, Celebes e Giava e poi ancora verso il Capo di Buona Speranza. Ritornò in Inghilterra nel 1580 con un ricco carico di spezie ed un tesoro di metalli preziosi sottratto agli Spagnoli e con la gloria di essere stato il primo Inglese ad aver circumnavigato il globo. Sette mesi più tardi Elisabetta I lo nominò Cavaliere sulla sua nave la “ Golden Hind”. Nel 1585 Drake salpò verso le Indie Occidentali ed esattamente verso le coste della Florida dove saccheggiò e depredò gli insediamenti spagnoli. Nel suo viaggio di ritorno Drake raccolse gli sfortunati colonizzatori di Roanoke Island sulla costa della Carolina, che fu la prima colonia inglese nel nuovo mondo. Nel 1587, essendo imminente la guerra con la Spagna, Drake entrò nel porto di Cadice e distrusse 30 di quelle navi che la Spagna stava armando per il conflitto contro gli Inglesi. Nel 1588 venne nominato vice Ammiraglio della flotta che poi distrusse l'invincibile armata spagnola. L'ultima spedizione di Drake, assieme a John Hawkins, si diresse verso le Indie Occidentali, ma in questa evenienza gli Spagnoli erano preparati per cui per Drake e Hawkins fu un disastro. Drake e Hawkins morirono di dissenteria il 28 gennaio 1596 a Portobelo (Panama . I loro corpi vennero sepolti in mare.

Ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

TOMMASO MORO (Londra, 1478 - 1535).

Dal 1° Libro di "UTOPIA" (Lezione sull'imposizione dei tributi)

"...immaginiamo che dei consiglieri discutano su come aumentare le finanze del re. Uno

suggerisce che si aumenti il valore della moneta quando il re è soggetto pagatore e di diminuirlo quando il re deve riscuotere. Un secondo propone di far correre voce di una guerra imminente per poter imporre una tassa e in un secondo momento dichiarare che si era preferita la pace, così da far figurare il re addirittura come un buon sovrano che evita al suo popolo un nuovo spargimento di sangue. Un terzo consiglia di fare riferimento a leggi da tutti dimenticate e di applicare le sanzioni pecuniarie previste per i trasgressori. Ciò avrebbe pure il valore di un vero e proprio atto di giustizia...Un quarto sostiene che è meglio fare nuove leggi assai severe prevedendo ammende pesanti per i trasgressori. Il re potrà patteggiare su eventuali sanzioni dietro un congruo compenso. Ne guadagnerà in popolarità e ne trarrà un doppio vantaggio economico: da chi è incappato nei rigori delle leggi e da coloro che sono dispensati dall'osservarle. Un altro raccomanda di stringere legami con i giudici affinché non emettano sentenze sfavorevoli alla corona. Sarà bene convocarli a palazzo perchè discutano le cause che lo riguardano in presenza del re...Dopo tutto ci sono mille modi per caldeggiare i pareri del re. Ci si può appoggiare alla sua presunta equità, alla legge intesa alla lettera, ad un errore di trascrizione, o, infine, all' indiscusso primato del re e ognuno sarà d'accordo per paura o per rispetto del sovrano..."

F I N E

