

## **DL NEWS Shipping, storia e attualità commentata**

**Foglio telematico a cura di Decio Lucano 2 luglio 2016**

**Facebook DL NEWS ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al**

[www.facebook.com/briata stefano e facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/briata_stefano_e_facebook.com/dlnews2008/)

**°° E' uscito TTM Tecnologie e Trasporti per il Mare-L'Automazione Navale, n. 3, maggio/giugno, la rivista bilingue dello Shipping in tutte le sue sfaccettature di cronaca e di analisi degli aspetti economici e tecnologici dell'industria marittima. Redatta da Angelo Marletta si avvale della partecipazione di associazioni come Atena, Università, Società di classifica, IIC, Cetena, Nautica, Propeller, Education, Capitani marittimi, Periti Navali, fornitori presentando le navi recentemente consegnate in tutto il mondo. TTM, 47 anni, fa parte di una piattaforma interattiva che si occupa di shipping nell'ambito di un grosso gruppo editoriale.**

## **QUANDO LO STATO FA LA GUERRA AI NOSTRI NAVIGANTI**

*Da varie fonti riportiamo senza commento questa assurda battaglia tra lo Stato e i nostri naviganti nell'applicare le norme senza interpretarle, ma quanto male può fare...*

Una circolare del MIT a firma del Direttore Generale Enrico Maria Puija, in risposta alla sentenza ( pubblicata nel precedente DL NEWS ) del TAR LAZIO relativa al rinnovo del certificato di competenza STCW per 5 anni, dice che :

“...I Certificati di competenza precedentemente convalidati fino al 31/12/16 al 1/1/17 riprendono la naturale scadenza del certificato originario a condizione che il marittimo abbia espletato l'aggiornamento formativo ed i corsi di addestramento introdotti dagli emendamenti di Manila 2010...”.

Scrive e commenta il giornalista Nico Capuzzo su Ship2shore :

*Questa sentenza era molto attesa dai marittimi italiani che da mesi sono in apprensione circa la possibilità o meno di rinnovare i propri certificati necessari per l'imbarco.*

*Incassata questa vittoria giudiziaria, i naviganti non possono però stare tranquilli perché, secondo quanto dichiarato dal senatore Massimo Cervellini (Sinistra Italiana-SEL) commentando la sentenza n. 13931/2015 del TAR Lazio, “pochi giorni dopo la pubblicazione della sentenza, il Ministero delle Infrastrutture, colpevole di non aver fatto nulla negli ultimi 6 anni per consentire ai marittimi italiani di avere le stesse possibilità di quelli stranieri, ha emesso una circolare a firma del direttore generale Enrico Maria Puija, dove, oltre ad annunciare l'eventuale impugnazione della sentenza del Tar, invita le Capitanerie a disattenderla”.*

## **ANDREA DORIA : 60 ANNI E SE NE PARLA ANCORA**

### **Un nuovo convegno e alcuni libri / Sul nostro sito Fb un intervento di Silvestro Sannino sulla cinematica navale**

*L'Associazione “L'Ardiciocca” di Recco, ha organizzato il 25 giugno 2016 la presentazione del libro “Assolvete l'Andrea Doria”, Longanesi, di Fabio Pozzo (Giornalista de La Stampa) a Recco. Oltre all'autore era presente il Com.te Guido Badano, Il ufficiale dell'Andrea Doria ai tempi del naufragio. Una bella iniziativa per ricordare i 60 anni del tragico fatto. Intanto il terzo ufficiale di coperta della Doria, Eugenio Giannini , classe 1928, ha scritto un libro uscito il mese scorso , una testimonianza scritta in stile *breaking news*, di sicuro effetto storico e umano di quella terribile notte. Me l'ha imprestato Eros Chiasserini, che mi ha scritto anche queste righe.*

### **L'ultima scialuppa**

*Ho appena terminato di leggere “L'ultima scialuppa, La verità sull'Andrea Doria” Mursia – scrive Eros Chiasserini - libro che narra la tragedia della nave italiana scritto questa volta da chi è stato personalmente coinvolto, cioè l'allora terzo ufficiale di coperta Eugenio Giannini. Al momento della collisione, la notte tra il 25 e il 26 luglio 1956, era sul ponte di comando a fianco del comandante Piero Calamai ed al secondo ufficiale Curzio Franchini. Nelle pagine traccia un'accurata analisi delle testimonianze rese in Corte Federale dal terzo ufficiale svedese della Stockholm, Johan Ernst Carstens Johannsen e del libro “Collision Course” scritto a suo tempo dal suo mentore e strenuo difensore Alvin Moscow divenuto in brevissimo tempo un “esperto di cose nautiche”, dopo il suo viaggio sulla Stockholm ed il successivo soggiorno in Svezia. Ma Giannini , classe 1928 , con piglio da scrittore compiuto e polemista icastico prende a scudisciate le*

bischerate di Moscow e degli avvocati americani, *descrive tutte le fasi della tragedia, avvicinando e commuovendo il lettore , portandolo sui ponti di comando della Doria e dello Stockholm . Un libro verità, che richiama in prima persona tutti i protagonisti di quella notte tra il 25 e il 26 luglio 1956 dalla collisione al salvataggio alla Corte federale fino ai lavori per ristabilire verità e rintuzzare imprecisioni e falsità del Comitato del 1988 promosso dall'ing. Francesco Scotto.*

## Il comitato

Nel 1988 è stato costituito un comitato composto da esperti e da ufficiali di coperta e macchina che erano a bordo dell'Andrea Doria il 25 luglio 1956 quando avvenne la tragica collisione del nostro transatlantico con il liner svedese Stockholm ( Doria atterrava a New York e Stockholm era partito dalla metropoli americana, un rendez vous fatale sulle lanes davanti a Nantucket ). Del comitato diretto dall'ing. Francesco Scotto facevano parte anche le figlie del comandante Piero Calamai ; anzi era proprio per onorare la memoria del loro padre ( e di tutti gli ufficiali e i marinai italiani ) che, replicando alle mai sopite notizie contraddittorie e inveritiere, il comitato lavorò per alcuni mesi sviscerando documenti e precise testimonianze dell'epoca. Del comitato facevo parte anch'io, quale Direttore della rivista TTM Tecnologie e Trasporti per il Mare che pubblicò in quattro numeri , poi raccolti in due pubblicazioni, il dibattito sfociato in una tavola rotonda tenuta a Genova nella Sala Garibaldi, il 6 ottobre 1988 che pose fine alla resuscitante querelle della responsabilità della collisione e del naufragio. Una tavola rotonda composta dai capitani Luigi Oneto, Francesco Scotto, Eugenio Giannini, Giovanni Cordera, Guido Badano e l'avv. Angelo Boglione .Mi auguro che a distanza di 60 anni dalla tragedia il fatto sia studiato nelle accademie e nelle scuole dagli aspiranti ufficiali, come avviene nelle pubblicazioni ( inglesi e americane ) che valutano i sinistri particolarmente quelli di collisione, sempre in agguato, nonostante la tecnologia avanzatissima per evitarli. Al giornalista Fabio Pozzo , che ha dedicato studi e tesi al caso Doria, ho inviato queste righe e soprattutto vorrei porgere un affettuoso saluto al comandante Guido Badano che dopo il suo pensionamento incontrai ( a parte qualche viaggio a bordo delle unità che comandava) al Collegio Capitani e ( ero anche direttore di Vita e Mare ) di cui ho apprezzato le eccezionali qualità professionali, il coraggio quando assunse il comando dei piccoli traghetti ( espressi ) di Magliveras per navigare addirittura in Nord Europa; e poi quando assunse il comando di navi passeggeri nel Mar Rosso. Un vero marinaio, un disciplinatore di uomini , come avrebbe detto Vittorio G. Rossi, che ha scritto - sulla scia dei capitani scrittori - anche un brillante libro autobiografico : Ricordi di un Capitano, edito nel 1992, Nuova Editrice Genovese.

(D.L.)

## **CONFITARMA: NASCE L'ASSOCIAZIONE A SALVAGUARDIA DEL MARE**

**ROMA. Il 28 giugno a Roma, presieduta da Emanuele Grimaldi, si è tenuta la sessione privata dell'Assemblea della Confederazione Italiana Armatori che ha approvato il Bilancio e la Relazione annuale sull'anno 2015. Il Presidente Grimaldi ha illustrato l'attività svolta dalla Confederazione nel 2015, coadiuvato dai presidenti delle Commissioni confederali: Nicola Coccia (Finanza e Diritto d'Impresa), Angelo D'Amato (Navigazione Oceanica), Roberto Martinoli (Navigazione a Corto raggio), Mario Mattioli (Education), Stefano Messina (Risorse umane e Relazioni industriali), nonché Massimo De Domenico (vicepresidente Gestione tecnica navi), Gianpaolo Polichetti, (vicepresidente Porti e Infrastrutture) e Andrea Garolla di Bard, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, che hanno approfondito i temi di loro specifica competenza. In considerazione del fatto che l'ambiente è ormai un fattore sempre più determinante per l'attività dello shipping, il Presidente Grimaldi ha annunciato la sua intenzione di istituire un Gruppo di Lavoro ad hoc che, presieduto dal Consigliere Lorenzo Maticena, sarà dedicato a tali tematiche, sotto l'aspetto sia tecnico che politico, in vista della creazione di un'associazione marittima dedicata alla salvaguardia e alla protezione della risorsa mare, simile ad organismi già esistenti in altri paesi.**

**...Nel corso dell'Assemblea, Emanuele Grimaldi, ha sottolineato che la flotta di bandiera italiana a fine 2015 si attesta sui 16,5 milioni di gt con una ulteriore riduzione del 3% rispetto alla fine del 2014, peraltro le stime nei primi mesi del 2016 indicano un trend positivo della consistenza della flotta... Ufficio stampa: [noli.mazza@confitarma.it](mailto:noli.mazza@confitarma.it)  
*La Relazione Annuale di Confitarma sarà a breve disponibile sul sito [www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)***

## **FORUM DELLE GUARDIE COSTIERE DEL MEDITERRANEO**

**NAPOLI. Dal 30 giugno al 2 luglio 2016, presso la Stazione Marittima di Napoli, si è tenuto il "Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo" (MedCGFF), organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera su specifico mandato della Commissione Europea – Direzione Generale per gli Affari Marittimi e la Pesca (DG MARE).**

Avviato nel 2009 a Genova e proseguito con Marsiglia (Francia 2012), Palma di Maiorca (Spagna 2013) e Vilamoura (Portogallo 2014), il MedCGFF riunisce Istituzioni ed Agenzie con competenze relative a funzioni di Guardia Costiera nell'ambito del bacino del Mediterraneo (Paesi UE ed extra-UE). Quest'anno, in qualità di osservatori, erano presenti anche rappresentanti della Guardia costiera libica.

L'edizione 2016 si propone di rafforzare il dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riferimento ai cambiamenti che riguardano il settore marittimo (sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e tutela della risorsa pesca), interessando 64 delegati in rappresentanza di 4 continenti, 24 Paesi UE ed extra UE, 13 tra Organizzazioni internazionali e Istituzioni europee - tra cui l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO), l'Agenzia Europea per il coordinamento e il pattugliamento delle frontiere (FRONTEX); l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) e l'Agenzia Europea di Controllo della Pesca (EFCA) - e 2 Forum Internazionali omologhi e gemellati. [www.mcgff.org](http://www.mcgff.org)

## LA II EDIZIONE DELLA NAPLES SHIPPING WEEK

### L'innovazione tecnologica e la cultura nel cluster marittimo

NAPOLI. Lunedì 27 giugno è stata inaugurata la II edizione della Naples Shipping Week, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam che ha animato il capoluogo campano fino al 2 luglio. Oltre 200 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnalano: l'8<sup>a</sup> edizione di PORT&SHIPPINGTECH, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione, e la CENA MEDITERRANEA, evento conclusivo riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, svolta a PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi affrontati durante la settimana.

### Le parole di Giuseppe D'Amato

*“La Naples Shipping Week –sottolinea il presidente Giuseppe D'Amato – gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e*

*riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l'unica Università dello Shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto – aggiunge D'Amato - Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo”.*

### E di Umberto Masucci

*“Questa seconda edizione della Naples Shipping Week - aggiunge Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples – ha messo in mostra le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo allo scalo di Napoli. Con quest'evento, gemellato con la città di Genova, offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all'economia del mare. Napoli per sette giorni è stata la capitale dello shipping”.*

## PIATTAFORMA FINANZIARIA , UN REALE COMPETITOR DELLE SOCIETA' ARMATORIALI TRADIZIONALI ?

Da Shipping Italy di Nico Capuzzo del 25 giugno alcune domande:

Il nome Pillarstone Italy inizia a suonare sempre più familiare agli addetti ai lavori che operano nell'industria dello shipping. Cosa fa questo fondo d'investimento partecipato dal colosso del private equity KKR? Il suo core business è quello di salvare aziende in gravi difficoltà, iniettare nuove liquidità se necessario, risanarle e rilanciarle sul mercato. Lo stanno facendo con diverse realtà imprenditoriali italiane e da poche settimane hanno ufficializzato anche il proprio impegno in Premuda.

Fin qua nulla di particolarmente strano. Quello che secondo me, invece, risulta più interessante è che Pillarstone sembra volere agire in maniera differente rispetto ad altri investitori speculativi “mordi e fuggi” che si sono visti sul mercato dello shipping negli ultimi tempi. Secondo quanto spiegato in un convegno a Genova dal partner della società, Gaudenzio Bonaldo Gregori, i loro progetti nel marittimo sono a medio-lungo termine. Rimettere a posto la società e rivenderla fra qualche anno risanata e

rinforzata grazie anche all'apporto di altre navi provenienti da altre aziende distressed (in difficoltà).

### Le domande che a questo punto mi sorgono sono le seguenti:

- La finanza finirà per essere un reale competitor delle società armatoriali “tradizionali”?
- Pillarstone per le shipping company italiane in difficoltà rappresenta più una minaccia o un'opportunità?
- Che differenza c'è fra un armatore con approccio speculativo (compravendita di asset navali) e un fondo come Pillarstone attivo nello shipping?
- Considerando il momento storico in cui ha deciso di entrare nello shipping, Pillarstone dimostra di aver saputo scegliere un timing migliore di molti esperti armatori per investire in navi?
- Può un fondo d'investimento come Pillarstone fare da traino al mondo del credito per tornare ad avere un desk e personale specializzato in investimenti nel settore dello shipping?

Di certo c'è che la piazza genovese dello shipping si arricchisce con la prima piattaforma finanziaria italiana specializzata nel settore del trasporto marittimo.

Nico Capuzzo ( Milano Finanza, Shipping Italy, Ship2Shore )

## LETTERE LETTERE LETTERE

### FOCUS SU VENEZIA: MOSE E TERMINAL OFFSHORE

#### Riflessioni di Tobia Costagliola

Ha subito attirato la mia attenzione una notizia circolata quasi in sordina: < serve un monitoraggio costante del Mose. Il Consorzio ha già dato o darà l'incarico di consulenza al Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università la Sapienza di Roma>. Ma cosa succede? Può essere chiarificatrice l'Interrogazione del Movimento Cinque Stelle che, avendo già definito, in passato, il Mose un'opera inutile e dannosa, torna all'attacco dopo la notizia che, nelle aree interessate dai lavori, la

subsidenza è maggiore che nel resto della laguna e dell'Alto Adriatico. Uno studio del Cnr ha confermato che l'abbassamento del suolo tocca nelle tre bocche del porto cifre da record, fino a 8 centimetri(\*) in poco più di due anni. Se a questo si aggiunge l'effetto dell'eustatismo, le dighe rischiano di provocare problemi. Il Movimento Cinque Stelle chiede al Governo di farsi carico di questo e di rispondere ai dubbi dei cittadini.

Va all'attacco anche l'Associazione Ambiente Venezia.<<Da anni presentiamo dossier e denunce su questa opera inutile e dannosa, devastante per il territorio>> scrive il portavoce Luciano Mazzolin, << e i fatti ci hanno dato ragione. Con gli episodi di corruzione scoperti dalla magistratura, con i ripetuti incidenti ai cassoni e alle strutture delle dighe, con gli studi della società Principia che hanno dimostrato come le dighe potrebbero non funzionare in caso di mare agitato. E adesso con gli studi del Cnr, che certificano l'avvenuto sprofondamento dei fondali sotto il peso del Mose. Chi pagherà i danni ? >> (La Nuova Venezia 18.06.016).

Dal Corriere del Veneto ( Corriere della Sera) del 16 giugno Alberto Zorzi aggiunge: <Sprofonda la centrale Enel di Porto Tolle; 15 millimetri all'anno. E anche la torre Aquileja di Jesolo, uno dei grattacieli simbolo

( nel bene e nel male, visto che ora 43 appartamenti invenduti sono andati all'asta) della rinascita della stazione balneare più famosa del Veneto, dall'inaugurazione del 2009 a oggi si è "assestata" un bel po'. Ma soprattutto, nelle immagini delle ricerche che negli ultimi cinque anni il Cnr sta facendo sulla subsidenza (cioè, detto in parole più semplici, lo sprofondamento) delle coste venete, i punti più rossi si trovano sulle opere del Mose.[...] Una subsidenza oltre i tre millimetri all'anno è già un valore importante, tanto più se combinata all'eustatismo, cioè dell'innalzamento del mare, che è anch'esso di 2-3 millimetri.[...] In alcune aree del Mose alle bocche di porto si è andato sotto anche di 30 millimetri l'anno dal 2009 a oggi.[...] L'allarme è evidente: se il Mose va giù di 3 centimetri all'anno sotto l'enorme peso delle sue stesse opere, cioè i cassoni di calcestruzzo o le scogliere di sassi da migliaia di tonnellate, come farà a difendere Venezia per un secolo?[...] >

*N.B. il lettore attento rileverà che c'è una incongruenza tra millimetri e centimetri : è solitamente un impegno troppo gravoso in certi articoli, qualunque sia il giornale, quello di riportare correttamente " i numeri". Io considererei tutti i numeri sopraelencati in millimetri.*

## IL PROGETTO OFF SHORE

Sono state evidenziate da più parti l'onerosità e l'inutilità di questa opera ,ma le Autorità e gli enti interessati continuano imperterriti a perseguirne la realizzazione. Nei giorni scorsi è corsa la voce che la “ cosa “ era ormai fatta e che presto sarebbe arrivata l'autorizzazione finale. Per ora, la notizia ufficiale è che il ministro Delrio abbia promesso che il progetto con tutte le modifiche e le risposte ai vari interrogativi posti ai suoi fautori e sostenitori sarà presto esaminato dal CIPE. Anche al M.I.T. persone ragionevoli e competenti non sembrano per niente convinte dalle pressioni del presidente dell'A.P. Costa che continua a ripetere < il progetto e' di respiro mondiale>. Al M.I.T. sembrano convinti del contrario. Simone Gallotti del secolo XIX spiega che quell'isola al largo di Venezia in cui arrivano i contenitori su mega porta contenitori che poi, con navi speciali più piccole simili a chiatte, sbarcano a terra il carico, la assimilano al transhipment: tanto vale, scrivono nella richiesta di chiarimenti indirizzata a Costa, che l'hub sia il vicino porto di Trieste e che con i feeder si alimenti lo scalo veneziano. Cose dette e ridette da più parti... Abbiamo anche già detto in precedenza che le insistenze di Costa & Co. evidenziano con boria e presunzione la convinzione che Venezia è l'unico “vero porto” del Nord Adriatico e, in quanto tale, ha assunto la” missione” di contrastare le iniziative dei porti concorrenti del Nord Europa. E Trieste? Trieste con tutti i suoi progetti e con i suoi fondali più favorevoli “ come se non fosse mai esistita ..... Cosa dire ? Non ci resta che confidare nel buon senso del CIPE e di Delrio. Nel frattempo, in aggiunta alle citate considerazioni, ripeto e faccio mio l'ultimo appello del Comandante Ferruccio Falconi : Per opportuna conoscenza e per la valutazione di un progetto per il radicale rinnovamento della portualità veneziana, che implichi il salutare allontanamento di tutte le grandi navi dalla laguna e specialmente dai lunghi percorsi via Malamocco, NO all'escavo di nuovi canali ! e soprattutto NO al terminal Offshore! perchè rappresenta un pericolo di inquinamento per le spiagge !

Tobia Costagliola

## UOMINI E MACCHINE

**La "confidenza" ovvero la assuefazione psicologica**

di Giorgio Marega

Troppa fiducia in una - Macchina-, per quanto perfetta possa essere, sconfina, almeno, in due valutazioni negative. Primo, , che possa sostituire appieno l'uomo e secondo che

non possa incepparsi. Ciò, poichè, lo stesso affidarvisi genera in chi l'ha preposta a varie incombenze, una sorta di quiescenza mentale, (intendo assuefazione psicologica al suo funzionamento) che non prevede ulteriori controlli più accurati o aggiornamenti del suo stesso 'way of working'. Infatti, l'uomo e la macchina, oggi come oggi, lavorano così tanto fianco a fianco da formare quasi una simbiosi, ahimè in qualche caso, pericolosa, in quanto non sempre è sicuro che scatti il feedback automatico. Cosa, invece, naturale, in un essere umano grazie alla capacità della mente di riflettere, elaborare o rielaborare concetti, giusti o sbagliati, in modo autonomo in qualsiasi momento. Oserei quasi definirlo un "burn-out" del sistema così come avviene in 2001 ODISSEA NELLO SPAZIO, dove la macchina, impazzita, si sostituisce all'uomo uccidendolo. A dirla con il Rossi, lo stesso accade sovente anche tra gli esseri umani allorchè si concedono eccessive, intime rivelazioni - e qui cito un vecchio proverbio in proposito: -La Confidenza è padrona della cattiva creanza-, in grado anche di generare spiacevoli misunderstandings. Quanto al mare, non mi pronunzio per non essere ripetitivo, visto che ho dato già, in precedenti News, ampie descrizioni di quello che ho vissuto, provato e scritto sull'argomento quando ho avuto modo di 'navigare' sulle Cargo-Ships, e, credetemi, non è una passeggiata.

Giorgio Marega

## IL RITORNO DELLA "MASCOLINITA'

di Anna Bartiromo

Continuando...Il ritorno della "Mascolinità" Come recuperare l'amore..Secondo me si potrebbe puntare su due strade. Una certamente troppo lunga, ed una più immediata e, forse, possibile. Quanto alla prima si dovrebbe riuscire ad insistere su di uno sviluppo educativo del fanciullo, da seguire lungo tutto il percorso della sua crescita, mirato allo scopo, senza mai demordere, fornendogli modelli comportamentali totalmente diversi da quelli propostigli fino ad oggi che gli inculchino il rispetto del "se, basato sulla dignità del pensiero, dei modi e delle azioni, "sì da considerare la DONNA non come oggetto o possesso ma alla pari, in quanto tale, evitando che, nella mente, non si radichino più quegli assurdi messaggi di prevaricazione che vedevano i tanti uomini di IERI essere tali solo se ritenevano la donna una cosa di loro proprietà

da utilizzare -usa, abusa e getta a proprio piacimento. Ciò da realizzarsi nelle scuole col supporto di docenti psicologi e pedagoghi in grado di affrontare l'argomento nel modo giusto ed in sinergia. Ovviamente tenendo conto di un dato di notevole importanza quale è attualmente la Famiglia, intendo quella sorta di canovaccio bucherellato (o famiglia allargata che dir si voglia) che ha ben poco da insegnare rispetto a quella passata che, offrendo maggiore coesione, era certamente più stabile. E' un'epoca questa che basa tutto (a proposito della famiglia) sul RIFARSI UNA VITA ALL'OCCORRENZA senza minimamente preoccuparsi che, nella maggior parte dei casi, si distrugge quella degli altri, figli compresi che, perdendo ogni più saldo riferimento, crescono più o meno allo sbando e con modelli di riferimento troppo labili per loro. Tuttavia questa è ahimè ' un'operazione abbastanza lunga che non ci dà un risultato immediato per l'uomo che si vuole formare. Quanto a quella "immediata", secondo me bisognerebbe prima individuare bene i soggetti a rischio senza trascurare le denunce femminili, poi fare terapia di gruppo assistita da personale competente, poi vagliare opportunamente se si siano ottenuti miglioramenti indi continuare a monitorarli con visite periodiche da parte di ASSISTENTI SOCIALI PREPARATI e, finalmente, isolarli ed allontanarli dalla/e donne se ancora dovessero sbagliare, quindi punirli in modo adeguato ...La verità è che la violenza sulle donne (piccole o grandi che siano) ha radici molto antiche. Ma chissà perchè, ho paura che io stia trattando un nuovo capitolo dell'UTOPIA!...

Anna Bartiromo

## MA IO CREDO NEL TLT

di Lucilla Cechet

TRIESTE. Ebbene Decio penso che il movimento sia proprio scaturito dai lavoratori triestini che qualcuno ha tentato ad arte di dividere per far fallire l' impresa del ritorno ad una passata amministrazione. Si dà il caso che dalla Signora Monassi, ex Presidente del Porto di Trieste, sia stata conservata una parte costituita dall' inalienabile Territorio Libero di Trieste con tutte le sue prerogative fiscali che ne permetterebbero la ripresa commerciale. E' chiaro che la città non sarà mai in grado di vivere di solo turismo e che non potrà fare concorrenza a se stessa in lotta fra centro storico e periferie e la parte costituita dal Porto Nord che molti vorrebbero zona residenziale. Purtroppo gravi accuse vengono mosse proprio a colei che ha lottato contro tutte le mafie per salvare il seme che proteggerà la città. Sarebbe complicato qui

spiegare i dettagli della altrettanto complicata situazione triestina, ma quelli che sono considerati anti italiani sono quelli che vorrebbero riconosciuti i loro diritti scippati nel lontano 1954 e che, se ripristinati secondo un referendum popolare ed un governatore, permetterebbero alla città intera di ricominciare partendo proprio dalle rive del Porto Vecchio.

**Lucilla Cechet**

## **Le elezioni al Propeller Club Port of Genoa**

**Il Consiglio Direttivo risulta così composto: Prof. Avv. Giorgia BOI Presidente**

**Dott. Gian Enzo DUCI Vice Presidente, Ing. Bruno DIONISI Tesoriere, Sig.ra Marina TEVINI Segretario, Comm. Mariano MARESCA Presidente Onorario**

**CONSIGLIERI: Ing. Andrea COSULICH, Dott. Alberto DELLE PIANE, Ing. Michele FRANCIONI, Ing. Andrea FRULLA, Dott. Ignazio MESSINA, Com.te John GATTI, Avv. Marcello MARESCA, Dott. Umberto NOVI, Ing. Lorenzo POLLICARDO**

## **TECNOLOGIE AVANZATE**

### **ROLLS-ROYCE PRESENTA LIBRO BIANCO SUL FUTURO DELLE NAVI AUTONOME E A CONTROLLO REMOTO**

**La AAWA (Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative), di cui Rolls-Royce è capofila, ha pubblicato un libro bianco sul futuro delle navi autonome e a controllo remoto. Lo studio è stato presentato ad Amsterdam nel corso dell'Autonomous Ship Technology Symposium 2016. Il libro bianco delinea la visione di come le navi autonome e a controllo remoto diventeranno realtà. “Non una questione**

di 'se', ma di 'quando': sta succedendo – ha detto Oskar Levander, vice presidente per innovazione della divisione Marina di Rolls-Royce durante il Simposio. "Le tecnologie che servono per rendere le navi realmente a guida remota e autonome sono già realtà. Il progetto AAWA sta testando serie di sensori in una gamma di condizioni operative e climatiche in Finlandia e ha creato un sistema simulato di controllo autonomo che permette di analizzare il comportamento dell'intero sistema di comunicazione. Vedremo navi a controllo remoto in servizio commerciale entro la fine del decennio" ha concluso Levander. Il libro bianco AAWA mostra la ricerca svolta finora a partire dal business case per le applicazioni autonome, le implicazioni sulla sicurezza (safety e security) di progettare e operare navi a controllo remoto, gli aspetti legali e normativi e l'esistenza di un network di fornitori in grado di consegnare prodotti applicabili commercialmente nel breve e medio periodo. Il libro bianco si basa su una ampia gamma di esperienze dei ricercatori in alcuni delle principali università finlandesi: la Tampere University of Technology; il VTT Technical Research Centre of Finland Ltd; l'Åbo Akademi University e le università di Aalto e Turku. L'input da parte del mondo industriale è stato fornito dai membri principali del distretto marittimo, che comprende Rolls-Royce, Brighthouse NAPA, Deltamarin, DNV GL e Inmarsat. Il progetto ha il sostegno di armatori e operatori del settore. I test della gamma di sensori sono stati condotti a bordo dello Stella, un traghetto bidirezionale Finferries 65 da 65 metri, che opera fra Korpo e Houtskär. ESL Shipping Ltd si sta invece occupando di analizzare le implicazioni delle imbarcazioni autonome a controllo remoto per il settore cargo a breve raggio. Il libro bianco può essere consultato e scaricato al seguente link: <http://www.rolls-royce.com/products-and-services/marine/services/ship-intelligence/remoteand-autonomous-operations.aspx>

Per immagini: <https://auwww.flickr.com/photos/rolls-royceplc/sets/72157647334399764/>

**AAWA** Il progetto AAWA riunisce università, architetti navali, costruttori ed enti di classificazione per esplorare i fattori economici, sociali, legali, regolamentari e tecnologici da affrontare per far diventare le navi autonome realtà. Produrrà le specifiche e i progetti preliminari per la prossima generazione di soluzioni navali avanzate.

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **STORIA NAVALE**

a cura di Sante Tani

## Riflessioni e disanima delle responsabilità sull'affondamento della Baron Gautsch, relitto dichiarato Monumento storico protetto.

Da parte del Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Trieste, sono stati consegnati al Museo del Mare dei reperti storici di epoca romana e dei cimeli della Baron Gautsch .

Nell'ambito di questa cerimonia di consegna, è stata ripercorsa la storia di questa nave ed i tragici accadimenti che portarono al suo affondamento divenendo una delle più grandi tragedie del Mediterraneo.

### L'INCIDENTE

Costruita dai Cantieri Gourlay Bros & Co. di Dundee in Scozia, nel 1908, era lunga 84,35 metri per una larghezza di 11,93 metri. La stazza era di 2069 tonnellate con un equipaggio di 42 unità. Alla bandiera dell'impero austro ungarico si univa quella della società armatrice che era il Lloyd Austriaco.

La nave, che rappresentava la punta di diamante della marineria austriaca, prese il nome da Paul Gautsch von Frankenthurn (1851-1918) che alla fine del XIX° secolo era il Barone della Carinzia; fu tre volte Primo Ministro (1897-1898; 1905-1906; 1911); ministro dell'Interno (1897-1898) e della Cultura e Educazione (1885-1893; 1895-1897) dell'impero Austro-Ungarico quando regnava Franz Joseph I.

Questa nave, in servizio nella tratta che univa Cattaro a Trieste, con soste a Catelnuovo-Gravosa-Spalato-Zara-Lussinpiccolo e Pola, era un lussuoso piroscafo passeggeri arredato in stile liberty con rifiniture in legno pregiato ed una lussuosa prima classe. Il motore a caldaia distribuiva la propria potenza su tre linee d'asse consentendo una velocità di 17 nodi che la rendeva la nave di linea più veloce che navigava su quei mari. Record che è rimasto sino al 1996.

La nave era comandata dal Capitano Paolo Winter dal Giugno del 1914 . Il 12 Agosto, giorno di inizio della fase di rientro verso Trieste da Castelnuovo, aveva ricevuto istruzioni dal Tenente di Vascello Giovanni Galleitch, ufficiale dirigente del porto, di tenersi ad una distanza di 15 miglia dalla costa dal faro di Porrer sino all'altezza di

Rovigno, dal momento che si stava posizionando un campo minato per proteggere il tratto di mare in prossimità del porto militare di Pola nonché sede del Comando della Marina Militare. In realtà la Baron Gautsch , navigando ad una distanza di circa otto miglia dalla costa, urtò l'ultimo ordigno di un campo minato sistemato appena quindici minuti prima dell'impatto, dalla posamine Basilik. L'affondamento avvenne in circa tre minuti per uno squarcio sotto la fiancata sinistra della nave all'altezza delle caldaie negli spazi più vuoti della nave sino alla sala macchine, con imbarco immediato di una grande quantità di acqua.

Nell'affondamento vi furono molte vittime il cui numero non fu mai chiaro anche a causa di molti militari trasferiti e che, grazie alle disposizioni vigenti, viaggiavano senza biglietto e, conseguentemente, non erano annotati. La provenienza dei passeggeri era particolarmente eterogenea. Molti i bambini ma, soprattutto, questo era il viaggio dei primi fuggitivi che lasciavano le zone costiere ritenute ormai insicure a causa della guerra che trasportavano con sé i loro oggetti più preziosi.

La fine dei passeggeri fu drammatica in quanto le trenta tonnellate di nafta della nave si riversarono in mare fuoriuscendo dai serbatoi incendiando parzialmente la superficie del mare che, a sua volta, aveva in superficie uno strato di carburante che rischiava di soffocare chi era in acqua. L'esplosione unita a questo carburante bruciò vivi una moltitudine di naufraghi carbonizzandoli e rendendoli non identificabili.

Si pensa che le persone a bordo fossero cinquecento e le vittime oltre trecento al di là delle cifre ufficiali che parlavano solo del rinvenimento di cinquanta salme ed il salvataggio di 171 passeggeri e 41 membri dell'equipaggio da parte delle cacciatorpediniere "Csepel" ,"Triglav" e "Balaton".

### I Retrosceca

Le prime ipotesi. La data del 13 Giugno 1914 ,concomitante con la dichiarazione di guerra di Francia e Inghilterra all' Austria, fece balzare, anche alla propaganda del tempo, l'ipotesi di un sabotaggio. L'idea di morti civili per causa di guerra esulava dalla logica del tempo. Lo stesso Winter fu accusato di sabotaggio ed arrestato a Pola, nonostante fosse rimasto sino all'ultimo sul ponte di comando.

La rotta di navigazione. La nave percorreva abitualmente la città di Trieste con Cattaro e si trattava quindi di una navigazione costiera e non certo complessa considerate anche le condizioni meteo ottime e le condizioni di visibilità diurne.

Quel 13 Giugno però la nave partì dal Porto di Lussingrande invece che Lussinpiccolo

alle ore 11.00 ,accumulando un'ora di ritardo vista la situazione di emergenza dovuta al sovraccarico. La fermata per Pola era infatti stata soppressa poiché quel porto era stato designato al solo uso militare . L'impatto con la mina avvenne intorno le 14.40 ma perché la nave navigava ad otto miglia dalla costa? Errore umano o tentativo di accorciare la rotta per mantenere la puntualità rinomata, orgoglio del Lloyd Austriaco?

Comando della Nave. Al momento dell'impatto la nave era sotto il comando dell'ufficiale di guardia Giuseppe Tenze mentre , il Comandante Winter, si aggirava per la nave ed il primo ufficiale Giuseppe Luppis si trovava nella sua cabina.

Era stata un errore o un'iniziativa del Tenze quella di navigare così sotto costa o, invece, era stata una direttiva del Comandante Winter che intendeva arrivare in orario e concorrere al premio in denaro che il Lloyd pagava ai capitani che arrivavano in orario? Si aggiunga a ciò come a bordo, quale passeggero, era imbarcato il secondo ufficiale Carlo Leva che fu male apostrofato dal Winter sul fatto che, a suo parere , si navigasse troppo sotto costa. Anche una guida militare sarebbe dovuta salire a bordo ma, per non perdere altro tempo, il Winter partì senza questo prezioso ausilio.

Furono inoltre inviati segnali alla Baron Gautsch, sia da una nave da guerra che dalla gemella Principe Hoenloe che incrociavano le stesse acque ma il cambio di rotta non dette i risultati sperati.

Su questo punto rimarrà sempre un mistero poiché il Tenze fu ritrovato suicida, con un colpo di pistola alla testa, con il corpo spiaggiato a venti chilometri di distanza.

### Il Processo durato nove anni

Il primo settembre 1918 iniziava un processo durato circa nove anni che vide le famiglie delle vittime quali ricorrenti. I capi esaminati riguardarono in particolare :

Errore di rotta; Comportamento Comandante Winter; Manutenzione scialuppe di salvataggio; Posizionamento mezzi individuali di salvataggio; Mancato lancio segnale di allarme.

La morte di Giuseppe Tenze fu di fatto un modo per scaricare su di lui tutte le colpe del naufragio. Lo stesso Tribunale sancì che il suo suicidio fosse stato dovuto ai sensi di colpa di quanto da lui causato.

Si dibattè sul comportamento degli ufficiali e dell'equipaggio che fu considerato inetto se non criminale da parte dell'accusa che descriveva questi come i primi a salire sulle

scialuppe e pensare a salvarsi, mentre la difesa imputava al rapido affondamento i motivi di così tanti morti .

Lo stato delle scialuppe di salvataggio furono un altro tema ricorrente del processo. In particolare l'accusa indicava nella mancata manutenzione il motivo per cui solo tre delle otto presenti, fossero state calate a mare mentre, il Lloyd, documentazioni alla mano, mostrava le ispezioni fatte alle stesse ,imputando la non messa a mare a causa dello sbandamento e sottolineando come cinture di salvataggio e scialuppe fossero in esubero rispetto alle normative di navigazione costiera previste al tempo.

Il processo si concluse con l'assoluzione per Winter e per il Lloyd.

Rimangono molti dubbi irrisolti e molte domande senza risposta che rimarranno tali anche in relazione all'incendio che subì il Palazzo di Giustizia nel 1927 e che conteneva gli atti del processo.

Anche le richieste di risarcimento vennero meno quando l'avvocato che seguiva le cause, dott. Schapiro, ebreo, fu arrestato dai nazisti nel 1938 ed il suo ufficio dato alle fiamme.

Le ricerche del relitto.

Tra le tante cause nei confronti della la società armatrice, quella più attinente al relitto ed alle sue ricchezze nascoste è quella di Giuseppe Messineo, alto ufficiale dell'Esercito Italiano, secondo cui, nel naufragio, oltre ad aver perso moglie e tre figli, richiede anche duecentomila corone per la perdita dei gioielli della moglie.

Libero Giurissini, un palombaro di Trieste, sulla scorta del racconto narratogli del relitto, nel 1951, dal più anziano collega Giacomo Stocca, parte alla ricerca del relitto con una società di Spalato. Utilizzando la tecnica della sciabica, ossia la navigazione di due imbarcazioni parallele unite da una catena che sondando il fondo si fermavano incontrando un ostacolo. Il relitto giaceva a quaranta metri, su una zona difforme del fondale tanto che la secca su cui fu rinvenuto non era segnata nelle carte nautiche.

Giurissini già nella prima immersione risalì con la campana della nave, confidando poi alla moglie, di aver rinvenuto gioielli e preziosi ma , di non averli fatti riemergere per paura che i sommozzatori iugoslavi glieli requisissero.

Giurissini trovò i locali saldati da ostriche e materiale sedimentoso e ,attratto dal racconto del tesoro e dalla cassaforte di bordo, ritenne che l'operazione potesse farsi solo con il recupero del relitto. I ponti inferiori della nave ,dove si trovavano le cabine

passaggeri, erano infatti coperte da metri di fango e, tuttoggi, è particolarmente pericoloso per la perdita di orientamento che ne deriva.

Poche settimane dopo, le autorità iugoslave vietarono il recupero del relitto e interdissero la navigazione sia perché la zona divenne area di esercitazione della marina iugoslava, sia perché il Maresciallo Tito aveva eletto la sua residenza estiva presso le isole Brioni.

Il progetto di recupero fu poi abbandonato definitivamente nel 1972 da un gruppo di sommozzatori americani che ne sconsigliavano l'operazione sia per gli alti costi che per le difficoltà tecniche della stessa. Il relitto è infatti rimasto in perfetto assetto di navigazione con la prua verso Trieste. La colonna d'acqua, gravando quindi perpendicolarmente sulla stessa, causa una forza tale che, qualsiasi movimento longitudinale o trasversale, potrebbe portare alla frattura in due o più tronconi della stessa.

Il relitto e la sua posizione ebbero quindi un momento di oblio sino al 1992, data in cui, il sub Nisa Sadi, fu chiamato da un peschereccio la cui rete si era incattivata sul fondo ritrovandosi la Baron Gautsch davanti agli occhi. Da allora molti sub iniziarono le loro immersioni depredando quanto era nei ponti superiori.

Attualmente la Baron Gautsch è considerata monumento storico protetto e cimitero di guerra e rappresenta uno dei più prestigiosi relitti dell'Adriatico.

### Considerazioni finali.

L'affondamento del Baron Gautsch, ancorchè provocato da un ordigno bellico, è sicuramente attuale e degno di spunti nell'ambito della sempre e continua ricerca della sicurezza della navigazione e nella corretta conduzione di una nave. Innanzitutto la soglia di attenzione dovrebbe essere paritetica sia nelle navigazioni "facili" quanto in quelle "difficili". La navigazione della Baron Gautsch era da considerarsi senza difficoltà in quanto costiera e ripetitiva. Forse questa ripetitività porta molto spesso ad un calo di attenzione anche oggi causando incidenti, anche sotto il profilo cinematografico, di difficile comprensione.

Ruolo e atteggiamento del Comandante. Anche in questo caso la totale assunzione di colpa del Comandante è venuta meno. La delega di comando in tratti di navigazione non esime quest'ultimo da una corresponsabilità, ancorchè parziale. Superficialità, arroganza nei confronti di suggerimenti e ricerca nel premio in denaro per la puntualità sono state concause del disastro.

Scialuppe e dotazioni di sicurezza. Emerge sempre, nei disastri marittimi, la difficoltà nel calare le scialuppe a mare con nave inclinata. E' una problematica che va avanti da almeno due secoli ed ancora nessun ingegnere è riuscito a trovare una soluzione così come le ricorrenti polemiche sul cattivo stato delle stesse.

Si aggiunga a ciò come, solo in particolari navigazioni, i passeggeri vengano edotti sulle procedure di salvataggio (si torna al concetto di navigazione facile e difficile o alias costiera e d'altura) . Sotto questo punto di vista, sebbene sia a conoscenza di due soli disastri aerei in cui taluni passeggeri si sono salvati anche con l'utilizzo del salvagente, ogni tratta aerea ha per i passeggeri un breve briefing prima del decollo.

Comportamento ufficiali ed equipaggio. Si continua da parte dei superstiti ad accusare spesso gli equipaggi di pensare più alla loro incolumità che a quella dei passeggeri. Tali testimonianze si ripetono ciclicamente negli anni. Al fine di non parlare sempre e solo della Concordia si può ripercorrere quello della Heleanna che, circa sessanta anni dopo la Baron Gautsch, ebbe una casistica del tutto simile:

Sovraccarico dei passeggeri e delle autovetture; scialuppe non funzionanti; incapacità e vigliaccheria del “comandante” che fra i primi si mise in salvo su una scialuppa.

Se il termine delle vicende risarcitorie della Baron Gausch potevano essere messe in stretta relazione alla drammaticità degli eventi bellici come a mettere una pietra tombale su una vicenda che si voleva dimenticare, anche per la Heleanna, nessuno fu poi mai risarcito per l'evidente violazione, da parte della nave, delle norme stabilite nelle polizze assicurative. I morti rimangono, i disastri avvengono e la beffa si ripete...

## Sante Tani

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## LE RECENSIONI DI ALESSANDRA FOREST

I Quattro Accordi – Don Miguel Ruiz – Edizioni il Punto di Incontro e  
Il Quinto Accordo - Don Miguel Ruiz – Edizioni il Punto di Incontro

*‘La parola è magia pura, è il dono più potente che abbiamo a disposizione come esseri umani e la usiamo contro di noi. Progettiamo vendette, creiamo caos. Usiamo la parola per creare odio tra le razze, le persone, le famiglie e le nazioni e questo uso sbagliato crea e perpetua il sogno infernale. Usando male la parola ci denigriamo l'un l'altro, mantenendoci a vicenda in uno stato di timore e dubbio. Poiché la parola è la magia che*

*gli esseri umani possiedono e il suo uso errato è magia nera, usiamo la magia nera continuamente, senza esserne coscienti'. (pag 41)*

**Dall'antica saggezza tolteca ci giungono chiarissime indicazioni per percorrere un sentiero nitido, definito, che ci conduca al di là della ristrettezza di vedute in cui navighiamo nel nostro faticoso incedere quotidiano.**

I Toltechi erano gli antichi uomini e donne di conoscenza che vivevano migliaia di anni fa nel Messico meridionale. Maestri (nagual) e studenti si incontravano in un sito il cui nome significa "luogo dove l'uomo diventa Dio". Nel corso dei secoli si videro costretti a nascondere la sapienza ancestrale al preciso scopo di difenderla da coloro che non erano abituati ad usarla saggiamente. Questa conoscenza esoterica tuttavia fu incarnata e trasmessa di generazione in generazione fino a giungere a noi. La conoscenza tolteca sorge dalla stessa verità unitaria racchiusa in tutte le tradizioni esoteriche del mondo, non è una religione, ma onora tutti i maestri spirituali che hanno insegnato sul nostro pianeta.

I quattro accordi descritti ci invitano ad essere impeccabili nella parola, rendendoci edotti della grande responsabilità che ci investe nel momento in cui la esterniamo. Ci invitano a non prendere nulla in modo personale, ricordandoci che il modo in cui gli altri si comportano con noi è una proiezione della loro realtà. Ci invitano a non fare supposizioni, ma comunicare, interagire con gli altri con chiarezza onde evitare fraintendimenti, questo accordo è in grado di trasformare completamente la nostra vita. Ci invitano infine a fare sempre del nostro meglio, in qualunque circostanza ci troviamo, facendo il massimo che è nelle nostre possibilità eviteremo rimpianti, giudizi e abusi di noi stessi.

Il rispetto di questi accordi sarà in grado di trasformare la nostra vita e avrà un ideale completamento nel Quinto Accordo, in cui il percorso si arricchisce di un nuovo spessore, e così sconfinando oltre i perimetri dell'autolimitazione, possiamo giungere ad un livello più profondo di consapevolezza in cui emerge il dominio del nostro Sé superiore che ci guiderà alla riscoperta del nostro potere: la libertà di essere ciò che siamo davvero. Saremo spronati a porre in dubbio ciò che definiamo reale, impareremo ad ascoltare ad un livello più profondo ed allora le risposte emergeranno chiare, incontrovertibili alla nostra attenzione.

**Alessandra Forest**

## I NAVIGATORI CHE HANNO FATTO LA STORIA

### Juan Francisco de la Bodega y Quadra

Navigatore Peruano – Militare, Esploratore e Navigatore Peruano venne battezzato a Lima capitale del Perù il 3 giugno 1743 e morì il 26 marzo del 1794. Nel 1762 all'età di 19 anni frequentò l'Accademia navale spagnola e dopo 4 anni di studio divenne Ufficiale. Nel 1775 gli spagnoli, sotto il comando del tenente Bruno de Heceta, esplorarono il Pacifico nord-occidentale. Questo viaggio fece seguito alla esplorazione di Juan Perez del 1774, viaggio in cui gli spagnoli non erano riusciti ad affermare il dominio della Corte Spagnola sui luoghi visitati. La spedizione di Bruno de Heceta era composta da due navi : La “Santiago” comandata dallo stesso Heceta e lo schooner “ Sonora “ al comando della quale v’era Francisco de Bodega, ma solo con il grado di Secondo in quanto per, ragioni discriminatorie, non era spagnolo, ma peruano. La Corona Spagnola aveva ordinato ai Comandanti della spedizione di esplorare la costa e sbarcare, in quanto lo sbarco poteva autorizzare il riconoscimento dei territori scoperti come spagnoli. Comunque un compito importante della spedizione era quello di riconoscere e censire gli insediamenti russi. Le navi della spedizione lasciarono San Blas (Messico ) il 16 marzo 1775. Il diffondersi dello scorbuto, altre malattie e incidenti vari rallentò i compiti che si erano prefissi. Il 14 luglio 1775 arrivarono nei pressi di Point Greenville fermandosi nella “ Destruction Island “ nell’attuale stato di Washington. I nativi si dimostrarono ospitali e pacifici finchè alcuni marinai scesero a terra per cercare acqua e cibo e 300 indiani usciti dal bosco non li massacrarono. Tutto si svolse sotto gli occhi atterriti dei marinai rimasti a bordo. Juan Francisco de la Bodega cannoneggiò da bordo gli indiani, ma la nave era troppo lontana. A seguito di questo massacro, Heceta volse la prua per tornare in Messico, ma Bodega y Quadra non lo seguì in quanto voleva completare la missione che richiedeva di localizzare gli insediamenti russi. Con la “Sonora” volse la prua a nord giungendo il 15 agosto 1775 sino a Sitka (Alaska) (59 gradi di latitudine nord). Non trovando insediamenti russi, tornò verso sud. Gli Spagnoli si convinsero pertanto che la presenza russa nel Pacifico nord-occidentale era molto limitata.

### ricerche di Ugo Doderò

Il seguito nel prossimo D.L. News

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

MARCO PORCIO CATONE (234 - 149 a. C.) da "De AGRI CULTURA"

### Doveri del capo di casa

"Quando il capo di casa va alla fattoria, appena omaggiato il lare domestico, il giorno stesso, se gli è possibile, vada a girare per i suoi possedimenti o e se proprio non può, lo faccia il giorno dopo; e come si è reso conto in qual modo il fondo sia stato coltivato, e di ciò che è stato fatto e di ciò che è ancora da fare, chiami il villico e gli chieda ciò che è stato fatto e cosa no e se quelli fatti sono stati fatti per tempo e se c'è ancora tempo per fare quelli non fatti e quanto sia il raccolto di vino, di grano e di tutto il resto. 2 -E quando l'avrà saputo, faccia il conto dei lavori e dei giorni impiegati. E se quelli non risultano, il villico gli risponderà che egli è stato sollecito, ma che alcuni servi si sono ammalati, che altri erano fuggiti, che la stagione era stata sfavorevole, che si erano dovuti occupare di lavori pubblici; e quando egli avrà adottati questi o altri motivi, lo richiami a dar conto delle opere compiute e dei lavoratori. 3- Se il tempo era stato piovoso, ecco ciò che si poteva fare durante le piogge: lavare le botti e impeciarle, pulire la villa, trasportare il grano, portar fuori il letame, fare la concimaia, pulire i semi, riparare le corde e farne di nuove, aggiustare gli indumenti della famiglia. 4- E nei giorni festivi si potevano ripulire le fosse e riparare la strada pubblica, tagliare gli arbusti spinosi, zappare l'orto, ripulire il prato, legare le fascine, tagliare le spine, macinare il farro e tener tutto pulito. Quando gli schiavi stavan male non era necessario dare loro tanto da mangiare" (Cap.2, 1-4)

(Le vendite)

"Venda, se va a buon prezzo, l'olio e venda il vino e il grano che si trovi in più e i buoi vecchi, e gli armenti e le pecore malate, la lana, le pelli, il vecchio carro, i vecchi ferramenti e gli schiavi vecchi e malati e tutto ciò che è superfluo. Il capo famiglia dev'essere più disposto a vendere, che a comprare." (Cap.2, - 7)

**FINE**