

## DL NEWS      economia storia attualità

### Foglio telematico a cura di Decio Lucano 26 ottobre 2016

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

---

**En avoir ras le bol** con questo motto i poliziotti francesi hanno manifestato in Francia tutte le notti per le vie di Parigi stanchi di salvare la faccia al governo e alle istituzioni. (Da Liberation, 20/X)

Il significato è: **ne abbiamo le tasche piene !**

---

## LIBERO OSSERVATORIO SUI PORTI

di **Tobia Costagliola**

**Ultime ( 24 ottobre ) notizie sulla riforma portuale, anche se ci spicciamo ci vorranno 15/20 anni per mettere a norma strutture e istituzioni . All'estero dicono che il nostro sistema ridicolo e assurdo non può andare avanti così.**

**ANVERSA.** Sono stato in Belgio per “ diporto “ e ho chiesto ad un amico belga di spiegarmi come fosse organizzato il porto di Anversa. La prima risposta è stata molto semplice: << **Struttura puramente commerciale gestita da ”commercianti” e “ tecnici”, senza politici, senza clientelismi, senza privilegi e senza discriminazioni.** Studio, ricerca, aggiornamento sia tecnico che commerciale, con continuo monitoraggio dei cambiamenti in corso a livello mondiale. Tutti elementi che producono quella efficienza ed affidabilità che attirano i finanziamenti necessari agli investimenti che riescono sempre ad avere un adeguato “ritorno”. Inoltre, siamo molto attenti ai finanziamenti della Comunità Europea che cerchiamo di utilizzare velocemente su progetti già esistenti e non da inventare ad hoc >> ( **prima bordata** ) .

**Altra domanda : “ Ma lo Stato e i politici non intervengono mai ? “** Risposta : << Solo su nostre richieste ben precise e circostanziate, senza condizionamenti di nessun tipo e sempre nell’ambito delle regole comunitarie e per opere di reale utilità nazionale. Mi rendo conto che tutto ciò per voi italiani sembra impraticabile, a giudicare dalle informazioni che continuamente ci giungono dall’Italia. **Siamo spesso ammirati e**

sorpresi per la validità di alcuni vostri progetti e alcuni vostri programmi che potrebbero procurarci qualche preoccupazione se foste capaci di realizzarli nei tempi annunciati (seconda bordata). Ma ormai ci siamo abituati al fatto che dopo tanti proclami e decisioni concrete è ben poco quello che viene realizzato. Noi qui riteniamo che il vostro sistema sia ridicolo ed assurdo; non potete andare avanti così! Eppure considerando la posizione geografica di alcuni porti e le potenzialità dei vostri territori dell'entroterra con strade, ferrovie, fiume e sistemi idroviari esistenti o da costruire, potreste, coprire il "gap" che vi separa dai porti del Nord Europa e diventare anche più competitivi. Dovremmo preoccuparcene, ma ci rendiamo conto che, anche se tutto partisse perfettamente, da domani, sarebbero necessari 15/20 anni per raggiungere il nostro attuale livello...ma, nel frattempo, noi non staremo a guardare e scommetto che saremo sempre più avanti di voi di 15/20 anni... >> ( terza bordata).

RAVENNA-Purtroppo, ciò che sta succedendo in Italia sembra dar ragione al mio amico. Eravamo tanto fiduciosi nella Riforma dei Porti, primo passo avanti verso la riduzione o eliminazione di quel "gap" sopra citato ma le notizie che ci pervengono da Roma e da qualche porto sono piuttosto sconcertanti. Dopo l'annuncio della nomina dei primi tre presidenti di Autorità di Sistema Portuali (Trieste, Ancona e Taranto) si attendeva ad horas la nomina definitiva di tutti i presidenti ma, nonostante i nomi fossero stati già individuati, tutta la "procedura" sembra essersi improvvisamente arrestata. Andrea Moizo, da "Ship2shore", anticipa coraggiosamente quello che molti pensano ma che nessuno osa dire : << La riforma, in vigore formalmente da metà settembre, è da allora rimasta al palo. Prima impantanata nella melma del più vieto e squallido spoils system politico, poi , riferiscono fonti romane, inchiodata al veto di Palazzo Chigi. Ricevuta finalmente la lista dei nuovi 15 presidenti su cui da poco il titolare del Mit Graziano Delrio avrebbe trovato la quadra coi presidenti delle Regioni, l'avrebbe rispedita al mittente, adducendo la persistente assenza del decreto ministeriale che dovrebbe definire ( attuando compiutamente quelle poche norme transitorie contenute nel decreto legislativo di riforma) la transizione al nuovo regime. Che sia vero, falso o un ulteriore escamotage per avvicinarsi al 4 dicembre, quando nei piani del governo la vittoria referendaria riporterà in capo a Roma l'esclusiva competenza sulla materia portuale, poco importa >>.

Altra sorprendente notizia riportata da A.Moizo : << Sui bilanci delle AP tutta la schizofrenia della riforma. Contrordine ministeriale: i Comitati Portuali Morenti dovranno deliberare in pochi giorni la previsione di spesa per il 2017 delle Autorità di Sistema Portuali >>

È facilmente prevedibile la grande confusione, i disguidi, le difficoltà amministrative e contabili per questa decisione << dopo che nemmeno un mese fa lo stesso ministero aveva intimato alle AP di evitare " atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione

dei nuovi enti “ >>.

La Riforma Portuale, tanto necessaria già dal 1994 ( cioè sin dalla data dell’ultima riforma), si poneva e si pone ancora l’obiettivo della semplificazione burocratica, la promozione di centri decisionali strategici (Autorità di Sistema Portuali), riorganizzazione amministrativa, azioni per la logistica e portualità quali: semplificazioni su escavi e dragaggi nel “Collegato Ambientale” , collegamenti “ ultimo miglio” (ferrovie), revisione progetti superati e sblocco degli investimenti. Ebbene, dopo 10 anni di gestazione, ora è tutto fermo. Alcuni esempi significativi :

Ravenna: L’escavo del Canale Candiano, linfa vitale per il traffico del Porto, è ancora “ opera morta”. Nel frattempo, molti imprenditori fremono come cavalli scalpitanti al nastro di partenza. Uno per tutti : Milano Finanza del 15 ottobre riporta una intervista al presidente della CMC di Ravenna ( La prestigiosa Coop delle Costruzioni che opera a livello internazionale) : << La sfida per il futuro dell’Italia inizia dai porti. E dal modo in cui sapranno intercettare il flusso di merci dall’est e smistarli su gomma e su rotaia nel resto del Paese e dell’Europa. «Proprio per questo a me piace pensare all’Italia come alla banchina del Mediterraneo», ha detto Massimo Matteucci, presidente del “general contractor” Cmc Ravenna. «Noi questa sfida siamo pronti a coglierla “ >>.

Genova: Fermi investimenti per 340 milioni. Marco Imarisio, sul Corriere della Sera del 22 ottobre riporta :

<< Sembrava una formalità. Invece i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di Revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni di euro, da spendere subito per migliorare le strutture, bloccando il rinnovo delle concessioni per tre terminal del Porto di Genova. A leggere le motivazioni del diniego, la causa principale dello stop è proprio l’imminenza della riforma e del futuribile nuovo regolamento degli «appalti» per i terminal, allo studio del Parlamento da circa 10 anni. Ma c’è un piccolo dettaglio che non torna. Il primo della classe, quello che aveva fatto i compiti a casa, è stato l’unico a finire dietro la lavagna. A Genova hanno adottato procedure più severe, pubblicità più vasta e prolungata e attribuzioni più «tirchie» ai vari terminalisti, che hanno avuto in dote meno anni di concessione a fronte di maggiori investimenti.

TRIESTE. Nell’ultimo anno il porto di Trieste ha dato una proroga di 60 anni a fronte di investimenti per 180 milioni di euro e un’altra da 50 anni per 33 milioni, limitandosi a una pubblicità a favore di eventuali offerte concorrenti esposta per 20 giorni all’albo pretorio dell’ente. Il porto di Livorno ha concesso 10 anni a un terminalista in cambio di 11 milioni. E così hanno fatto La Spezia, Savona, Napoli, sempre affidandosi a procedure di avviso più veloci e circoscritte . [...] Come dicono i manager di Assiterminal, «gli altri scali nostrani ridono». Ma le risate più grasse sul sistema Italia le stanno facendo i porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo, che ogni

giorno competono con Genova per attrarre traffico dal nord Europa >>. Come si vede, tutto rientra nel “ridicolo “ di cui parla sopra il mio amico belga.

Quanto sopra descritto è piuttosto preoccupante e deludente. E se il 4 dicembre vincessimo il NO ? Tutto dipenderà dai nuovi scenari che ne conseguiranno e, naturalmente, mentre si darà corso ad una nuova riforma o ad una modifica di quella già pronta, passerà altro tempo, i porti continueranno a “ languire”, “ i cavalli a scalpitare” e il mio amico belga, insieme a tutti i porti del Nord Europa, continuerà a ridere...

## Tobia Costagliola

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

### SCUOLA E FORMAZIONE

### NON C'E' PIU' SPAZIO PER SOGNARE

GENOVA. “ ...E' vero , nel mondo attuale non c'è più spazio per sognare. Bisogna ogni giorno confrontarsi con la dura realtà-- scriveva il comandante Mario Gandolfi su La Carretta, foglio dell'Associazione Ex-Allievi e Docenti Istituto Nautico San Giorgio di Genova n. 118 settembre 2015-- *Ai nostri tempi il possesso del titolo ( Aspirante al comando o alla direzione di macchina e non come oggi Conduttore del mezzo navale e di conduttore di apparati ed impianti marittimi ) infondeva la speranza al giovane allievo che un giorno sarebbe arrivato al comando o alla direzione macchina...*” Ho voluto riprendere un passo dell'editoriale di Mario Gandolfi perchè Gandolfi è stato un manager che negli anni settanta e ottanta ha imbarcato una moltitudine di allievi e di capitani che non trovavano lavoro ( insieme eravamo membri della Commissione interministeriale per introdurre la STCW nell'ordinamento italiano) . Perchè ho scritto questo? Per la semplice e sofferta ragione che non scriveremo più ( dopo aver scritto sul nostro foglio per mesi ( se non leggete, pazienza ) le problematiche professionali degli ufficiali ) di quella squallida labirintica telenovela della certificazione dei marittimi . Ora si sono svegliati i sindacati confederali e l'ITF , tardivamente si sono accorti che il MIT , impegnato su altri fronti come la riforma portuale , fotocopiava senza tener conto della pelle della gente di mare le disposizioni della convenzione STCW Manila 2010, e sparava a raffica decreti e circolari sulle certificazioni e i corsi obbligatori , pena non poter imbarcare -- comandanti e direttori di macchina che si mettessero in regola con i corsi “ direttivi “ ( 300 ore i primi 750 i secondi )-- cuciti su misura per confermare il loro titolo professionale . Forse la buttiamo sul drammatico , ma la confusione tra la gente di mare è grande, i sindacati si sono finalmente accorti di questa situazione e soprattutto del modo disinvolto del MIT di trattare dei professionisti del lavoro sul mare e in questi giorni si sono

incontrati con il MIT per una tregua di riflessione. Un breve ma doveroso cenno sugli allievi solo per sottolineare che il Premio San Giorgio ha avuto successo e ne scrive di seguito Ugo Dodero. Nel frattempo ho ricevuto da Salvatore Scotto di Santillo la notizia della premiazione a Procida dei ragazzi del Nautico con i riconoscimenti di Fratelli Cosulich, Giuseppe Imbò e Vittorio Parascandola. Ne parleremo nel prossimo numero presentando anche l'Annuario dell'Istituto Superiore Procida. Intanto a Genova proseguono gli incontri per i “festeggiamenti” della ricorrenza del bicentenario dell'Istruzione Nautica che avranno il loro clou mercoledì 16 novembre sul tema: “ Quale formazione per il futuro diplomato ?“ organizzato da Associazione ex allievi e docenti, Istituto Nautico e Collegio Capitani. Cerimonia di chiusura domenica 4 dicembre a cena ( su specifico invito personale) a bordo di una unità della GNV. Nel frattempo seguiremo gli eventi , le manifestazioni di protesta dei marittimi, le nuove disposizioni del MIT ... Grazie Mario Gandolfi , pragmatico e attivo “conduttore” di eventi e saggio consigliere della gente di mare, presidente onorario del Collegio Capitani. ( DL )

### Naviganti , lasciate perdere i sogni (da Suddeutsche Zeitung , 26 .8. 2014)

GENOVA .Caro Decio, desidero informarti sul Premio San Giorgio di sabato 15.10 svoltosi come sempre nel magnifico e omonimo palazzo. Una stupenda coreografia con la presenza di un folto pubblico e delle Autorità civili, militari e religiose della nostra città. Senz'alcun dubbio la premiazione più sentita è stata quella del Com.te Delbecchi – Jolly Quarto dell'armatore Messina- per aver salvato nel Mar Mediterraneo a 200 migranti La Targa premio è stata consegnata a mano dall'Ammiraglio Pettorino Comandante te del porto di Genova alla moglie del Com.te Delbecchi, in sua assenza. Sono stati premiati con le Targhe Attilio Traversa e Guglielmo Levi i migliori diplomati del Nautico San Giorgio per gli ottimi voti e allievi di varie classi del nautico Premi anche per gli allievi ufficiali dell'Accademia della Marina Mercantile impeccabili nelle loro divise. Gli interventi di coloro che hanno premiato gli allievi migliori erano improntati tutti al mondo della marina mercantile con sfumature diverse relative al campo di appartenenza. Caro Decio continuerò a scrivere per DL News sui temi più diversi, su ciò che vorrai , ma dopo aver scritto a lungo sulle problematiche della formazione professionale degli allievi e degli ufficiali, il cui percorso è accidentato e senza una condivisione sincera tra le categorie interessate e privo di un dialogo corretto con le istituzioni , mi astengo nel futuro dal trattare questi temi. UGO DODERO

### Da MediTelegraph del 18 Ott. 2016 L'ultima beffa per poter lavorare

A lanciare l'allarme è il coordinatore nazionale della Fit-Cisl per il Trasporto

marittimo, Giovanni Olivieri, a proposito della circolare emanata ieri dal Ministero dei Trasporti relativa all'applicazione degli emendamenti di Manila alla Stcw, la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi. «L'Italia è arrivata con quattro anni di ritardo all'adeguamento delle certificazioni per i propri marittimi, le quali in base agli emendamenti di Manila sono indispensabili per poter lavorare a partire dal 1 gennaio 2017», spiega Olivieri. «A questo caos - prosegue - si aggiunge l'ultima beffa: ieri il Mit ha emanato una circolare che obbliga i comandanti e i direttori di macchina già in possesso del titolo a frequentare corsi direttivi da 300 e 570 ore per poter continuare a lavorare. Quello che ci chiediamo è: come troveranno il tempo per frequentare? Quanto costerà agli armatori la frequenza di questi corsi? È utile che comandanti e direttori di macchina di lunga esperienza seguano corsi in cui si riparte dalle basi della professione? Perché l'Italia è l'unico Paese che ha adottato simili misure?». «Chiediamo al Mit - conclude Olivieri - di rivedere la sua circolare e siamo pronti a ogni azione per contrastare l'applicazione di tali anacronistiche direttive, che favoriscono soltanto il personale straniero, perché le navi non si possono fermare».

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## ATTUALITA'

### QUANDO MARCONI ILLUMINO' IL CRISTO DI RIO

85 anni fa Guglielmo Marconi con un impulso elettrico dall'Italia illuminò il Cristo Redentore di Rio de Janeiro/ Ora quella sede dell'evento ridotta a una discarica

LIVORNO. Da Il Tirreno ( 13//X/2016) un articolo segnala che a Coltano, frazione di Pisa , partì l'impulso elettrico che 85 anni fa illuminò il Cristo Redentore di Rio de Janeiro , il 12 ottobre 1931. La palazzina dove avvenne il felice esperimento di Guglielmo Marconi è diventata una discarica a cielo aperto e il Comune di Pisa vorrebbe farne un Museo della Comunicazione ; manca però un piano di gestione e valorizzazione che coinvolga il Demanio, il Fai e altre istituzioni. Ce lo segnala l'ing. Sergio Bisiani , che scrive:

"... se la L.N.I. si facesse promotrice di una iniziativa volta a un'onorevole sistemazione della stazione radio di Marconi - che tanto ha contribuito alla sicurezza e alla salvezza di tante vite di marinai - sollecitando e coinvolgendo il mondo della marineria italiana, istituzioni comprese? Lo so che i problemi di questo nostro Paese sono numerosi e seri ma non possiamo permetterci di abbandonare in un vergognoso oblio questi simboli del genio e delle capacità dei suoi cittadini più illustri. Il vecchio nonno non lo farebbe." Sergio Bisiani

## **LA TARGA A GENOVA PER IL COMANDANTE TARABOTTO**

**GENOVA.** Caro Decio, stamattina lunedì 24 alle 10.00 ho partecipato molto volentieri, e considerandolo quasi un obbligo, alla celebrazione dello scoprimento di una targa in ricordo del Com.te Francesco Tarabotto che al comando del transatlantico “ Rex “ nell’agosto del 1933 fece la famosa traversata dell’Atlantico per conquistare alla velocità media di 28.92 nodi il “ Nastro Azzurro “, ovvero il “ Blue Ribbon “, detenuto in precedenza dal transatlantico germanico “ Europa “. Il Rex, di stazza lorda di 51.062 Tons, era stato varato il primo di agosto 1931 ed aveva una capienza di 2.032 passeggeri ed un equipaggio di 870 uomini. La citata targa stradale è posta all’inizio dei giardini che delimitano a sud l’ex deposito dei mezzi AMT, al posto del quale sono stati costruiti due palazzoni moderni . Ci troviamo in prossimità del rinomato borgo di Boccadasse. Il tempo è decisamente inclemente, pioviggina e fa un po’ freddo...ma il significato, il valore della celebrazione annulla gli agenti atmosferici. Per celebrare degnamente l’avvenimento sono presenti Autorità Civili, Militari e Religiose. Sono pure presenti alcuni studenti del “ Nautico San Giorgio “ ed alunni di una scuola vicinore che leggono brani sulla conquista del “ Blue Ribbon “ da parte del Rex. La banda della Marina Militare, tra un intervento ed un altro delle Autorità, esegue brani musicali. Le orazioni degli storici trasportano gli astanti ai tempi del Rex in un clima di commozione e ricordi e, anche se l’impresa del Rex era in allora un po’ ammantata e glorificata dal “Regime”, nulla toglie all’impresa del Com.te Tarabotto, dei suoi Uff.li e del resto del suo equipaggio. E’ evidente che una tale impresa abbia avuto un impegno corale da parte di tutti.

A parte questa azione gloriosa del “ nostro Comandante “, è noto che la Marina Mercantile Italiana con i suoi equipaggi abbia sempre onorato i suoi impegni in qualsiasi compito che le sia stato assegnato. A chiusura della celebrazione, la Banda della Marina Militare suona l’Inno Nazionale, tanto caro agli Italiani...Qualche lacrima appare sulle guance... Per concludere voglio raccontarvi un aneddoto : “Mio zio paterno Dodero Angelo che era stato fuochista sul “ Rex del Nastro Azzurro “, mentre stava morendo nel suo letto, con suo nipote Ugo – io – che gli teneva la mano, ebbe a dire in genovese – Dai Com.te, dacci dentro che ce la facciamo ...-Subito dopo spirò....piansi straziato di perdere uno zio così, ma compresi e comprendo tutt’ora la coralità degli sforzi per conquistare l’ambito trofeo.

**Ugo Dodero**

---

**La Marina Mercantile Italiana nell'immediato dopoguerra : una sorprendente rinascita.**

L'Ardiciocca ha organizzato a Recco nella Sala consiliare del Comune un incontro per sabato 29 ottobre alle 17.00 dal titolo: La Marina Mercantile Italiana nell'immediato dopoguerra : una sorprendente rinascita.

Relatori : Mariano Maresca, Lorenzo Banchemo, Franco Gualeni.

Moderatore il comandante Pro Schiaffino. Ingresso libero.

---

**RIVISTE DI CARTA E DI COSTA**

**RIVISTA MARITTIMA**

**Il mensile della Marina Militare** ( dal 1868 ) diretto da Stefano Romano presenta nell'ultimo numero Primo Piano con articoli di vasto interesse e analisi ; Panoramica tecnico-professionale; saggistica e documentazione ; storia e cultura militare; rubriche di attualità. Un taglio divulgativo con stile comprensivo e didattico, ottima lettura per capire i fatti del mondo e la loro genesi.

*Www.,marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Pagine/default.aspx*

**REVUE MARITIME**

**Mensile dell'Institut Francais de la Mer** ( IFM ) nato nel 1861 nel suo formato libretto dedica la sua missione informativa alle scienze e alla formazione della coscienza del mare e delle sue istituzioni. Far sentire la voce di tutti coloro per cui il mare è una priorità e rifletterla sui responsabili della politica marittima francese. Ottima lettura per capire storia e scienza delle attività marine. *Www.institutdelamer.org ; ifmer.org*

**Sono in uscita VITA E MARE , TTM , PROCIDAOGGI, LA TORRE, SALDATURA**

**CSTN, mensile online edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lerga Navale di Napoli** , ottima lettura di tecnica e storia, redatto da competenti autori che presentano novità e rievocazioni storiche di importanti episodi marinari. Peccato, impaginata bene non riuscire a stampare in carta e costa !

---

# DOCUMENTI

## L'INTERVENTO DI EMANUELE GRIMALDI ALL'ASSEMBLEA CONFITARMA

### Regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima Protezionismo, finanza, occupazione, portualità, ambiente

**ROMA.** La salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani: questo il filo conduttore del discorso che Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha tenuto all'Assemblea del 24 ottobre in presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e di numerose personalità del mondo armatoriale, politico, sindacale e di tutto il cluster marittimo. Dopo una panoramica dei principali eventi, politici ed economici, che hanno caratterizzato gli ultimi mesi e che inevitabilmente si sono ripercossi sugli andamenti dei noli della maggior parte dei comparti marittimi, Emanuele Grimaldi si è soffermato sul coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR che, dal 2014 ad oggi, hanno contribuito a salvare circa 70.000 persone.

Ha poi rilevato l'emergere di nuove misure protezionistiche – 200 negli ultimi 12 mesi registrate in 31 paesi monitorati dalla Commissione europea – a fronte delle quali “nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata. “È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili”. In merito alla salvaguardia dell'occupazione, il Presidente di Confitarma ha affermato che “da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e *welfare* avanzato sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale nonché per la formazione delle nuove leve”. Inoltre, ha aggiunto “Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extracomunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani”.

Infatti, nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo. “La competitività della flotta italiana” ha sottolineato il Presidente di Confitarma - è stata rafforzata e mantenuta grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie”.

Per quanto riguarda i rapporti tra armatori e sistema bancario il Presidente Grimaldi ha affermato che la collaborazione con l'Associazione Bancaria Italiana e con i maggiori gruppi bancari italiani impegnati nel nostro settore “ha consentito un approccio in chiave sistemica di processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate”.

Il Presidente di Confitarma ha poi espresso le preoccupazioni dell'armamento per i certificati adeguati ai nuovi requisiti introdotti dagli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW, che l'Amministrazione deve rilasciare ai marittimi italiani “si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10.000 ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20.000 sottufficiali e comuni”.

Per quanto riguarda la formazione di nuove risorse, il Presidente di Confitarma ha ricordato il forte impegno degli armatori italiani (accanto alle consolidate attività di Genova e Gaeta, è stato costituito l'Istituto Tecnico Superiore nell'area dell'Alto Adriatico), e ha sottolineato l'importanza dell'accordo con le OOSS confederali del 30 luglio 2015, per ampliare le opportunità di imbarco degli allievi italiani. Inoltre, ha reso noto che da recentissima indagine di Confitarma su navi di bandiera italiana associate, iscritte nel Registro internazionale, emerge che, a fronte dell'obbligo di imbarcare un solo allievo ufficiale, ogni nave ne imbarca in media due. Tenendo conto della normale turnazione fra i periodi di imbarco e quelli a terra, a bordo di tali navi associate, nell'anno successivo alla sottoscrizione dell'accordo, sono stati imbarcati più di 1.300 allievi ufficiali”.

Per il Fondo Solimare, istituito nel 2015 per dare supporto ai lavoratori del settore marittimo che non hanno mai beneficiato dell'istituto della Cassa Integrazione, e per la riforma del collocamento della gente di mare, il Presidente di Confitarma, ha auspicato un rapido intervento delle Amministrazioni coinvolte. Parimenti, per quanto riguarda la sicurezza degli equipaggi, ha chiesto che venga data al più presto concreta attuazione ai corsi di formazione necessari per l'imbarco delle guardie giurate su navi che operano in aree a rischio, “oppure meglio ancora ratificare l'esperienza maturata dalle guardie giurate finora imbarcate”.

In tema di ambiente, Emanuele Grimaldi ha ribadito che dal 2007, a fronte dell'aumento del commercio via mare, lo shipping ha ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO<sub>2</sub>, riduzione registrata in tutti i paesi insieme all'aumento del 20% dal 2005 dell'efficienza dell'intera flotta mondiale “oggi circa il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo, che è la modalità più efficiente, responsabile solo per il 2,2% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>”.

“L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto –ha affermato il Presidente di Confitarma. Il settore delle navi

traghetto per il trasporto di merci e passeggeri trasporta annualmente a livello mondiale 2,1 miliardi di passeggeri via mare, poco meno di quelli trasportati via aereo; mentre mettendo in fila auto, semirimorchi e pullman imbarcati si coprirebbe 4 volte, la distanza tra la terra e la luna, pari a oltre 380.000 km. Il Presidente di Confitarma ha poi aggiunto che lo *short sea shipping* è un successo tutto europeo: dei 40 milioni di camion imbarcati sulle navi nel mondo ogni anno, il 75% viaggia su rotte europee. In Italia, il sistema delle Autostrade del Mare continua a svilupparsi: rispetto al 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi ro-ro sono aumentati del 160%, per la Sicilia, del 122% per la Sardegna e del 1.240% su rotte internazionali (collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia). Il Presidente Grimaldi ha quindi ringraziato il Ministro Delrio per l'assicurazione che il Marebonus e il Ferrobonus saranno operativi entro l'anno.

Sulla riforma della portualità e della logistica, Emanuele Grimaldi, ha rimarcato che la maggiore autorità della nuova governance dei porti certamente potrà agevolare la semplificazione di alcuni processi decisionali delle AdSP che allo stesso tempo avranno maggiore responsabilità. D'altra parte, occorrerà verificare se la maggiore autonomia delle Autorità di Sistema Portuale possa tradursi in migliori livelli di competitività e di efficienza dei nostri porti, oltre al fatto che nell'ambito del Tavolo di Partenariato, il ruolo dei rappresentanti di categoria è meramente consultivo mentre il loro contributo avrebbe potuto essere importante per le decisioni strategiche che interessano i nostri porti. “In ogni caso, credo che a questo punto non resti che attendere il completamento dell'attuazione della riforma, che si auspica possa avvenire in tempi rapidi, in modo da poter valutare sul piano concreto gli effetti che ne scaturiranno”.

L'ultima parte del suo discorso il Presidente Emanuele Grimaldi lo ha dedicato all'Atto n.321 del Governo, “i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che, in caso approvazione, non tarderanno a palesarsi trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione”.

Il Presidente Grimaldi ha spiegato che la crescita costante della flotta dal 1998 al 2015 ha trainato l'occupazione marittima passata 30.000 a 63.000 unità.

“Lo abbiamo detto tante volte ma volentieri lo ripeto – ha affermato Grimaldi - è stato istituito il Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora (Parlamento e Governo) che all'unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee guida dell'Unione europea. Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITA’.

Secondo il Presidente Grimaldi le modifiche contenute nell'Atto di Governo n.321 non sono affatto marginali e non tengono conto delle normative comunitarie che regolano differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di *short*

*sea shipping*, imponendo l'obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte, con perdita di competitività della bandiera italiana e l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria. "Il *flagging out*, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia".

"Non ci saranno vantaggi per nessuno ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l'intero sistema Paese. Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccettuato in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà".

Infine, il Presidente di Confitarma ha lanciato un segnale di allarme a nome di tutto l'armamento italiano "abbiamo bisogno di regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima" ed ha quindi concluso il suo discorso rivolgendosi al Ministro la domanda "se la Sua Amministrazione intenda intervenire per riprendere la rotta che ci ha visti protagonisti di un successo comune" in termini di flotta e occupazione.

Roma, 24 ottobre 2016

## LETTERE

### I MIGRANTI NEL NUOVO MONDO

Passando al commento sul tuo D.L. nr 31 ed in particolare al quesito "Cristoforo Colombo era un migrante?" non si può che asserire che egli non era un migrante, ma un navigatore genovese che si offrì al servizio della Regina Isabella la Cattolica, di Castiglia – Spagna che finanziò la sua spedizione con tre caravelle per andare a scoprire il nuovo mondo. Lo scoprì il 12 Ottobre del 1492, ma fu purtroppo il precursore di "Conquistadores" spagnoli quali Francisco Pizarro ed Hernan Cortés, che in centro e sud America furono autori di efferati genocidi verso i nativi per sottomettere i terreni conquistati alla Corona spagnola. Lo stesso è avvenuto nell'America del nord ove i conquistatori inglesi fecero genocidi con i nativi indiani. C'è da dire comunque che dopo la colonizzazione spagnola nel sud e centro America, e inglese nel nord iniziò la migrazione di grandi masse che dall'Europa giunsero nel nuovo mondo per sfuggire ad una atavica povertà e misere condizioni di vita. Quelli erano i migranti non Cristoforo Colombo.

Ugo Dodero

da PIANO DI SORRENTO

### A proposito di "Migranti"... e Insegnanti

Devo dire che mi sono molto divertita pensando a COLOMBO come migrante ed è bello che, tra queste NEWS, si possano leggere anche pareri, affermazioni o illazioni che fanno ridere. Certamente il "GRANDE NAVIGATORE, scopritore e pioniere di una terra tanto lontana e sconosciuta, non solo geograficamente parlando ma anche mentalmente lontana da ogni pensiero possibile o probabile che sia, non si sarebbe certo divertito tanto al sentirsi appiappare un appellativo così. Mi sento in dovere di

sfoderare tutta la mia comprensione in proposito a favore del Primo Cittadino della vostra bella città, pur non conoscendolo, sostenendo che lui abbia voluto soltanto mostrare, con l'uso di tale accostamento verbale, la sua empatia verso chi, "migrante vero, oggi, non ha né patria, né certezze né sempre una qualche speranza di decente sopravvivenza nel futuro e non il voler minimizzare l'operato di un così grande personaggio storico di cui anche i ragazzini della scuola elementare conoscono (nel loro piccolo) il valore. Insomma un modo per sollevare il morale di chi sta coprendo tante miglia marine, spesso trovando anche la morte. E, stavolta, garantisco che la mia notoria diplomazia di cui mi si taccia spesso, non c'entra niente. Cosa dire invece delle sedicenti -maestre-palesemente isteriche, chiaramente malate dentro che, piuttosto che insegnare e dare amore e materna assistenza ai loro piccoli allievi, li picchiano li strattonano, li sgridano ecc. dimostrando una cosa sola (che pare non sia capita) quella di non essere delle insegnanti ma delle meschine aguzzine-e, credetemi, è il termine più signorile che riesco a trovare per costoro che non dovrebbero essere solo allontanate dalla scuola ma radiate dall'albo cedendo così il posto di lavoro a chi ne sarebbe più meritevole... Ma, tanto, prima o poi, tornerà a scuola miracolosamente guarita e, forse, non solo lei ma anche la - donna- che si è messa ad insegnare Inglese (non chiamatela prof, non mi sembra il caso) che si è permessa di affermare, riferisco ad litteram, che "i migranti sono la peste del nostro secolo" e molto altro che taccio per amore della decenza laddove sarebbe stato meglio per lei se avesse invece tenuto una lezione in Inglese sulla differenza tra le varie Etnie, sulle diverse origini socio-storiche di queste tante popolazioni che, oggi, in seguito a lotte intestine, a mancata possibilità di sostentamento e peggio altro accettano di lasciarsi sfruttare pur di fuggire dall'orrore in vista di poter coltivare almeno solo una speranza; sulle grandi risorse che potrebbero offrire le loro terre se vi si operasse in modo adeguato, su cos'era una volta, milioni e milioni di anni fa la Pangea e così via. Effettivamente stento a credere che ci siano persone così che, spudoratamente, si professino "docenti" quando, in realtà, sono semplicemente -acattoni di stipendio- senza lontanamente conoscere né il valore semantico di questa parola né quello morale. Né c'entra qualcosa la libertà di pensiero

o di parola sebbene io creda che qualcuno avanzerà proprio tale giustificazione in proposito e la signora,cosparso il capo di cenere, ritornerà, puntualmente pentita e miracolosamente salvata, a propinare corbellerie. Però, riflettendoci bene, sforma più santi lo Stato che il Papato. Mah, che volete, sono i grandi misteri della vita.

Anna Bartiromo

## QUALISHIP 21 ALLA GUARDIA COSTIERA ITALIANA,

### La marina mercantile italiana ha raggiunto elevati livelli di sicurezza e standard riconosciuti a livello internazionale

ROMA Lo scorso 27 Settembre la Guardia Costiera americana (USCG) ha assegnato al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera il riconoscimento denominato QUALISHIP 21. Il premio “Quality shipping for the 21st Century” è inserito in un programma creato dalla stessa USCG, che mira a premiare ed incentivare esclusivamente le Amministrazioni di bandiera che hanno conseguito prestazioni di eccellenza nel campo della sicurezza della navigazione. Il riconoscimento è stato attribuito all’Italia a seguito degli alti standard qualitativi del naviglio nazionale, sottoposto a monitoraggio e controllo da parte del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Infatti con 101 distinti arrivi di navi battenti bandiera italiana nei porti statunitensi ed una sola detenzione è stata raggiunta la ragguardevole percentuale dello 0,97% di detenzioni di unità al di sotto degli standard di sicurezza nel triennio 2013/2015. Inoltre il nostro Paese è stato collocato tra le prime 10 nazioni al mondo per standard qualitativi di sicurezza nell’ambito del Memorandum di Parigi (ParisMou), accordo internazionale tra 27 Paesi, europei o affacciati sul bacino del Nord Atlantico, che ha lo scopo di monitorare il livello di sicurezza nei trasporti via mare, e che si prefigge di indirizzare al meglio le ispezioni condotte dagli Stati membri nelle loro attività di Port State Control a bordo delle unità navali straniere. Anche in questo caso le navi italiane, sottoposte a controlli all’estero, hanno positivamente superato i previsti controlli, ponendo il naviglio nazionale tra i paesi più virtuosi nel campo della sicurezza della navigazione.

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## Milano, città di mare e di Yacht Designers

di Sergio Abrami

Milano città di mare ... , sembra un paradosso parlando della seconda città di Italia per abitanti, capitale morale , capoluogo della regione più attiva a 360°. Ma Milano è , contrariamente alla sua collocazione geografica , una città di mare. Il più alto numero di patenti nautiche in relazione al numero di abitanti, fino a pochi anni fa la sezione della Lega Navale Italiana con il più alto numero di tesserati. Per non parlare del comparto nautico sportivo , ovvero dei tesserati FIV ( Federazione Italiana Vela ) e FIM ( Federazione Italiana Motonautica ). Milano e la Lombardia in generale è anche sede storica di celebrati cantieri nautici , il più famoso di tutti certamente è Riva , sul lago di Iseo. Milano, Lombardia città di mare, ma anche territorio sul quale insistono i 4 maggiori laghi italiani, tutti votati alle attività nautiche e cantieristiche : Verbano, Lario, Sebino e Benaco. Lombardia, ma soprattutto Milano in particolare è inventiva, progresso tecnologico anche nel settore nautico / navale. Patria di sistemi innovativi che hanno rivoluzionato la nautica a motore, un esempio su tutti : il duo-prop dei gruppi poppieri di trasmissione Z-drive deriva da un brevetto C.A.B.I. – Cattaneo di Milano . Sistema propulsivo nato per i barchini d'assalto nella seconda metà degli anni '30 dello scorso secolo . Sistema che è negli ultimi decenni è diventato lo standard nelle applicazioni monomotore EFB.

### Milano , non solo città di mare , ma fucina di Yacht Designers.

ISAD – al corso di Interior yacht design “inventato” e diretto dall'Architetto Luciano Consigli nella seconda metà degli anni '80 fece immediatamente seguito un corso annuale di progettazione nautica a 360° con uno staff di giovani docenti provenienti dal mondo della professione e prestati alla docenza . Corso dal quale sono usciti nomi che hanno fatto strada a livello internazionale. Il corso , Master di Yacht Design dell'ISAD ritorna ed è un riferimento sicuro. *ISAD* Istituto Superiore di Architettura e Design in Milan, organizes Masters, Courses and Workshops in Interior Design, Garden Design, Yacht Design and more. Master ISAD YD anno accademico 2016-2017 1200 ore di corso. Spesso i numeri , come le immagini d'altronde, spesso valgono più di mille parole. La ripartizione percentuale dei vari argomenti o materie che dir si voglia non è però in grado di rendere l'idea della qualità e della profondità della comunicazione trasmessa agli allievi da uno staff di docenti che essenzialmente è costituito da illustri professionisti prestati alla docenza. E' impensabile ritenere che un corso, per quanto intensivo e corposo in termini di ore di lezioni frontali, di visite a cantieri, di esercitazioni pratiche possa trasformare un Masterizzando in un “Yacht Designer” nel senso anglosassone del termine , ovvero progettista nautico a 360°. Ma lo metterà certamente in grado di integrarsi velocemente nello staff tecnico di un cantiere

o di uno studio di progettazione nautica. Non ultimo il contatto con il mondo professionale, sia dei costruttori che dei progettisti lo faciliterà nell'inserimento del mondo del lavoro. Progettare autonomamente , dalla carena alle sovrastrutture , destreggiarsi nelle norme tecniche e statuali , concepire interni funzionali ed esteticamente validi sono gli obiettivi dichiarati. Incluso un cenno al fine vita delle imbarcazioni ed ai contatti con i media, ed alla partecipazione a fiere e saloni. Si plasma un professionista a tutto tondo dello yacht design targato ISAD ,

## CULTURA

### Assegnati i premi letterari internazionali S.Margherita Ligure-Franco Delpino

Si è svolto domenica 23 ottobre a S. Margherita Ligure nel Salone degli Stucchi di Villa Durazzo, la cerimonia conclusiva della 39ª edizione del Premio Letterario Internazionale “S. Margherita Ligure-Franco Delpino” e la premiazione della sezione artistica dedicata ad Adriano Bottarelli. L'importante kermesse culturale, che viene organizzata ininterrottamente dal 1978 (per volere dell'allora Sindaco di S. Margherita Ligure Ing. Raffaele Bottino, il famoso “sindaco ambientalista”, e dell'allora Assessore alla Cultura della Provincia di Genova prof. Silvio Ferrari) è promossa e organizzata dalla “Tigulliana” e dal periodico di attualità e cultura “Bacherontius” (che si pubblica del lontano 1969). Le sezioni in programma quest'anno erano 16, così suddivise: poesia, narrativa, libro edito di poesia, libro edito di narrativa, silloge inedita di poesie, saggistica, “Oltre la vita”, “Storie d'Italia”, “Ricette & Cultura”, “La carica dei 101”, “Gatti, cani & C.”, “Ambiente”, “Gente di Liguria”, artistica, fotografica e “Vivere il mare” (quest'ultima intitolata allo “scrittore del mare” Vittorio G. Rossi). I partecipanti sono stati 743 da tutta Italia: ancora una volta un grande successo di immagine per il Premio e per la Città di S. Margherita Ligure che lo ospita. La manifestazione è stata coordinata e presentata dal Direttore artistico di “Tigulliana” Marco Delpino, con la presenza del Presidente Onorario del Premio Prof. Giovanni Giosuè Chiesura.

**Ecco i nomi di alcuni vincitori:**

**Premio alla carriera alla scrittrice e promotrice culturale Nicla Morletti di Rapolano Terme (Siena).**

**Primi Premi: allo scrittore Mario Dentone di Moneglia (vincitore assoluto della sezione**

**“Vivere il mare-Vittorio G. Rossi”**), a Ivan Mannini e Annalisa Coppolaro di Murlo (SI) per il libro edito, a Umberto Borellini di Milano per la saggistica, a Svilen Angelov di Savona per la poesia edita, a Mario Senatore di Salerno per la poesia, a Fernando Mainenti di Catania per la narrativa, a Mario De Rosa di Meta (NA) per la silloge inedita, a Rosita Ponti di Rapallo per la sezione “Vita”, a Massimo Zubboli di Assisi (PG) per la sezione “Storie d’Italia”, a Giorgio Pipitone di Piacenza per la sezione “Ambiente”, a Liliana Rasetti di Pinerolo (TO) per la sezione dedicata agli animali, a Giuseppe Sciascia di Udine per la sezione “La carica dei 101”.

**Premi Speciali a:** Annita Macchiavello, Rosanna Arrighi e Marco Figari di Rapallo, Vittorio Casali e Raffaele Del Greco di Roma, Vander Penazzi di Argenta (FE), Renzo Piccoli di Bologna, Margherita Savastano di Napoli, Luca Peccerillo di Zoagli, Anna Maria Paolizzi di Rimini, Giulia Borroni Cagelli di Castellanza (VA), Kim De Renzio di Settala (MI), Giacinto Sica di Milano, Brina Maurer di Blessano di Basigliano (UD), Valeria Ballestrazzi di Capoterra (CA), Delia Cacciapuoti e Pietro Rainero di Acqui Terme (AL), Luisa Conte di Rivoli (TO), Giacomo Pastorino di Masone (GE), Antonio Derro di Pinerolo (TO), Sandra Tozzi di Bagnone (MS), Maria Giovanna Murgiano di Cagliari, Simonetta Demuro, Giuseppina Baruffaldi, Maria Grazia Novaro, Giorgio Rosolino Ravera di Genova.

## **I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO**

### **Walter Raleigh – Esploratore e scrittore inglese**

Gli storici affermano che Raleigh nacque nel 1552, alcuni nel 1554. Crebbe in una fattoria nei pressi del villaggio di East Budleigh nel Devon. Raleigh era il più giovane di cinque figli nati da Caterina Champermowne in due matrimoni. Come il giovane Walter, i suoi parenti Sir Richard Grenville e Sir Humphry Gilbert erano ben noti durante il Regno di Elisabetta e di Giacomo I. La famiglia di Raleigh, conosciuta come fervente protestante, subì persecuzioni sotto il regno della Regina Queen Mary, Cattolica, per cui il giovane Walter fu odiato per tutta la vita essendo invisato ai Romano-Cattolici.

All’età di 17 anni, Walter Raleigh si recò in Francia per lottare con gli Ugonotti ( Protestanti Francesi ) nella trentennale guerra di religione. Nel 1572 egli entrò nel College Oriel e studiò legge nella facoltà di Middle Temple. Lì iniziò a scrivere poesie. Nel 1578 partì col suo fratellastro Sir Humprey Gilbert in un viaggio verso il Nord America per trovare il famoso “Passaggio a nord-ovest”. Fallito lo scopo della ricerca, la spedizione degenerò in una scorreria contro la navi spagnole. Le sue deplorevoli azioni vennero rese note al Consiglio Privato della Corte, per cui Raleigh venne

imprigionato. Tra il 1579 ed il 1583 Raleigh combattè in Irlanda al servizio della Regina Elisabetta I distinguendosi per la sua crudeltà nell'assedio di Smerwick. Stabili pure un avamposto di protestanti inglesi e scozzesi in Munster. Alto, di bell'aspetto e superbo, Raleigh si affermò presto alla corte di Elisabetta I, e, presto, ne divenne il favorito. Elisabetta lo premiò con molte proprietà in Irlanda, privilegi commerciali, nomine a Cavaliere e diritti alla colonizzazione in Nord-America. Nel 1586 venne nominato Capitano delle Guardie Reali, il più alto incarico nella Corte. Fu stravagante nel vestire e nella propria condotta. Primo fautore della colonizzazione del Nord-America, Sir Walter Raleigh pensò di fondare una colonia, ma la Regina gli proibì di lasciare il suo servizio. Tra il 1585 e il 1588 egli finanziò delle spedizioni per stabilire una colonia vicino a Roanoke, sulla costa ove si trova ora il North Carolina. A questa colonia sarebbe stato dato il nome di "Virginia" in onore della Regina Elisabetta Vergine. Controversie, liti, disorganizzazione ed i nativi ostili costrinsero parte dei colonizzatori a rientrare in patria. Ma con loro portarono patate e tabacco, due prodotti sconosciuti in Europa in quel tempo. Un secondo viaggio avvenne nel 1590 ma non si trovò più traccia della colonia. Quell'insediamento viene ora ricordato come "La perduta colonia di Roanoke Island".

Sir Walter Raleigh perse i favori di Elisabetta I e della sua corte e successivamente sposò nel 1592 una delle damigelle d'onore Bessy Throckmorton. Questo fatto gettò la Regina in una crisi di gelosia e la coppia fu imprigionata nelle torri di Londra. Dopo il suo rilascio, Raleigh sperò di recuperare il favore della Regina, e, nel 1594 comandò una sfortunata spedizione nella Guiana per cercare "El Dorado", la leggendaria terra dell'oro. La spedizione trovò solo una piccola quantità d'oro, ma le susseguenti scorrerie a Cadice ed alle Azzorre lo riavvicinarono alla Regina.

Le aggressive azioni di Raleigh contro gli Spagnoli non piacquero al pacifista Re Giacomo I successore di Elisabetta. Gli avversari di Raleigh si adoprarono per rovinare la sua reputazione con il nuovo re, per cui egli venne accusato di tradimento e condannato a morte, ma la sentenza venne commutata con la prigionia nella torre nel 1603, ove visse con la moglie ed i suoi servitori. Lì scrisse nel 1614 la "History of the world". Venne liberato nel 1616 per un altro viaggio nel nuovo mondo a caccia d'oro, ma in disprezzo agli ordini del Re, egli invase e saccheggiò territori spagnoli. Fu costretto a ritornare in Inghilterra senza bottino e arrestato su ordine del Re. Venne giustiziato a Westminster.

( ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

VOLTAIRE frammenti da " DICTIONNAIRE PHILOSOPHIQUE " 1769

( la guerra...)

"La carestia, la peste e la guerra sono gli ingredienti più famosi di questo brutto mondo. La guerra li contiene tutti. Il più irriducibile adulatore non faticherebbe a considerare la guerra come portatrice di peste e di carestia: gli basterebbe aver visto gli ospedali degli eserciti in Germania o essere passato in qualche località luogo di cruenti battaglie. Indubbiamente la guerra è un'arte affascinante e particolare che distrugge la case, e fa morire normalmente quarantamila uomini su centomila...Il popolo romano in assemblea asseriva che fosse suo interesse portare la guerra a Veio o presso i Volsci, prima della mietitura. E, qualche anno dopo, tutti i Romani in collera con tutti i Cartaginesi, combatterono a lungo per mare e per terra. Oggi si agisce diversamente. Un genealogista prova ad un principe la sua discendenza in linea diretta da un conte i cui avi avevano stipulato tre o quattrocento anni prima un patto con una famiglia del cui casato si erano perse le tracce. Questo casato, che aveva pretese su una provincia, non aveva avuto più eredi. Il principe decide che quella provincia gli appartiene per diritto divino. Gli abitanti, i principi di questa provincia, che è ad alcune centinaia di leghe da lui, non lo conoscono, protestano, ma invano: il suo diritto è incontestabile, le proteste forse non sono nemmeno arrivate a lui. Trova subito una moltitudine di uomini che non hanno nulla da perdere nè da fare. Li veste con un grande drappo blu da pochi soldi al metro, orna i loro cappelli con una striscia bianca, li fa volteggiare a destra e sinistra e marciano verso la gloria. Altri principi sentono parlare di questa spedizione e vi prendono parte, ciascuno con le armate che ha e magari invadono un piccolo territorio con mercenari ed assassini più di quanti se n'erano lasciati alle spalle Gengis Khan, Tamerlano e Bajezid\*. Popoli abbastanza lontani sentono dire che ci sarà una guerra e che, se vorranno partecipare, potranno guadagnare cinque o sei soldi al giorno. Si dividono in due bande e vanno a vendere i loro servigi a qualsiasi parte voglia arruolarli. Queste fazioni si batteranno l'una contro l'altra senza curarsi affatto di sapere per quale fine stanno combattendo. Tutte insieme cinque o sei potenze in guerra si combattono ora tre contro tre, ora due contro quattro, ora una contro cinque. Si odiano allo stesso modo. Ora formano una lega, ora si attaccano. Tutti d'accordo su un solo punto: fare più male possibile. La cosa più sorprendente di questa infernale impresa è che ogni capo di questi assassini invoca solennemente Dio prima di andare ad uccidere il suo prossimo."

\*Sultano turco

**F I N E**

