

## DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 17 novembre 2015

### IL BELLO DELLA STORIA E' QUESTO

“Il bello della storia è questo; che più uno ne sa , meno ne capisce . Anche con la religione succede lo stesso ; quando si spiega troppo , poi restano le spiegazioni che non spiegano niente ; e la fede se n'è andata.

Ma come si fa a spiegare la storia, se si crede che la storia la fa l'uomo; e non si sa chi è l'uomo ?

E nella storia non c'è niente di quello che serve per capire la storia; non c'è il ridere di quelli che hanno riso; il piangere di quelli che hanno pianto; il godimento di quelli che hanno goduto ; il dolore di quelli che hanno sofferto; e le voci dei morti ; e le speranze, le illusioni, i sogni , i fantasmi, cioè le sole cose serie della vita.

La storia è come lo scheletro di un uomo; qualcosa come un manichino di vimini; ma tutto il resto che faceva quell'uomo se n'è andato; e ora dov'è? Ma allora chi è che fa la storia? “

(Vittorio G. Rossi , da Il cane abbaia alla luna, Mondadori, 1975)

ooooo

### IL CENACOLO “ CONTROCORRENTE”

SIAMO UN FOGLIO DI “ SETTORE “, CI OCCUPIAMO DI MARE E DI SHIPPING, SOLO IL 2% DEGLI ITALIANI SANNO CHE COSA SIGNIFICA, MA ORA E' ARRIVATO IL PROF. CASCETTA

Nonostante la Federazione del Mare e il Censis insistano sul ruolo del cluster marittimo italiano ( 2,03% del PIL e 2% della forza lavoro ) , la bandiera italiana terza tra i paesi del G20, nell'opinione pubblica il MARE è come 30/40 anni fa un illustre sconosciuto. Chiedete alla gente e la gente vi risponderà che navi e porti nonché cantieri e logistica sono elementi di un mondo di SETTORE, che nelle scuole, nei talk show, nei social , nei bar, nei giornali , nei club, è deserto culturale. Nonostante l'EXPO abbia fatto capire come i prodotti dell'alimentazione

*non nascono spontaneamente , ma vengono diffusi e trasportati principalmente via mare. Non esiste neppure un ministero o un brandello di dicastero cui fare riferimento. Il ministro dei trasporti Delrio non ha saputo far altro che nominare una settimana fa Ennio Cascetta, professore universitario a Napoli di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto, alla guida della “ struttura tecnica di missione del dicastero con compiti strategici e di alta sorveglianza”. Ci avete capito qualcosa? Ma non ci sono i dirigenti del suo superdicastero ? Noi ci richiamiamo a quanto raccomandò a RaiUno il prof. Sabatini, Presidente della “ Crusca “ : “Chiarezza e concisione nel redigere testi forensi e burocratici “. Siamo in Italia , la patria del parlare parole. Ci rivolgeremo al prof. Cascetta , novello guardiano del mare e kubernetes delle strategie , per dipanare la confusione che domina, oltre alla portualità, il settore “accademico” per la preparazione del personale della marina mercantile italiana. (DL )*

## IL PLATONISMO ALL'ITALIANA E GLI ABBAGLI DEL PROF. PRODI

*Pubblichiamo alcune riflessioni ( le altre al prossimo DL News ) del prof. Silvestro Sannino, già dirigente Ministero Pubblica Istruzione, formatore di ufficiali con l'ing. Corradino Ciampa e Ugo Grimaldi, umanista, storico della navigazione autore di fondamentali volumi di successo , nonché autore di testi scientifici sulla meteorologia generale e sull'agricoltura nel suolo campano. Ma soprattutto uomo leale e modesto pur avendo una sterminata cultura .*

Caro Decio, sono sempre in ritardo ai tuoi inviti. Cercherò di porre qualche parziale rimedio.

Gli argomenti segnalati (La scuola di Diritto della Navigazione di Antonio Scialoja, lo statuto corallino, i limiti degli esami formali etc.) non li ho accantonati, li tratterò presto.

Su gentile invito del Prof. Vincenzo Nastro ho partecipato ad una presentazione del libro di Renato Ferraro ( Romanzetto di amori, di mare e di battaglie, Di Mauro editore) a Sorrento in cui ho esposto brevemente lo stato dell'arte della navigazione nell'alto medio evo, periodo in cui si svolgono i fatti raccontati nel libro che tu hai pure recensito. Il prof. Nastro mi ha fatto omaggio di due libri di cui ti farò in seguito una recensione.

Intanto, dal momento che spesso non disdegni di fare riflessioni di ordine filosofico, la qual cosa ritengo cosa buona e giusta, ed anche per dare un significato a qualche argomento particolare che mi propongo di trattare in seguito, vorrei qui fare alcune considerazioni.

Il platonismo all'italiana, una patologia abbastanza diffusa nella nostra

cultura.

Lo spunto viene da alcuni laureati di filosofia, i quali parlando dei loro maestri di filosofia morale, dicono che il filosofo ha il compito di “produrre idee” e poi gli altri, gli “amanuensi”, le applicano. E’ un po’ la credenza generale che tende ad individuare la sfera di chi pensa per gli altri e lui sta al di sopra, è un “supero”. Questa posizione si ritrova in fondo anche in Giovanni Gentile e quindi di riflesso sul nostro sistema scolastico in cui materie e curricoli sono visti in gerarchie secondo scale di privilegi. Platone come campione del filosofo delle idee che guidano la cultura e la politica, un po’ meno l’economia. Peraltro un noto proverbio napoletano afferma che è “meglio comandare che fo...”. Ora io vorrei far notare che proprio Platone non concorda con tale interpretazione del “platonismo”. Infatti, nella sua Repubblica, quando deve indicare ai politici modelli di comportamento Platone prende ad esempio il kubernetes, cioè il pilota di navi. Il buon pilota, dice, è quello che sa scrutare il cielo, i segni di tempesta, sa vedere i pericoli del mare e le insidie più o meno nascoste ed allora e solo allora prende le decisioni più idonee per portare la nave salva in porto. Posizione fatta propria da Cicerone quando elabora la sua teoria del “Governo della cosa pubblica” (Gubernare rem publicam); ed ancora da Dante, nel Convivio, che assimila la funzione del nocchiere a quella del capo, dell’imperatore. Ma Platone porta ancora un altro esempio per i politici ed è l’azione del buon medico. Il buon medico non è quello che è ben vestito, che cura con speciale impegno la propria persona, parla con linguaggio forbito o si muove con volteggi eleganti, no! Il buon medico è quello che sa scrutare negli occhi dei pazienti, sa capire il suo male, non si fa ingannare da falsi sintomi, riesce a formulare una terapia corretta e dare poi la medicina atta alla bisogna. Ergo, i “produttori di idee” devono verificare se vi è un mercato per esse e se vi sono eventuali compratori!

### Romano Prodi e le scoperte geografiche

Recentemente Romano Prodi ha espresso un concetto che suona più o meno così: l’Italia non deve rimanere fuori dal processo di globalizzazione (che significa?); non deve fare come fece all’epoca delle Grandi Scoperte Geografiche in cui si tenne fuori perdendo importanti occasioni di traffici, di commerci, di ricchezze. Prodi è in Italia una delle persone più qualificate, di maggior prestigio: è professore universitario di materie economiche; è stato capo dell’IRI; è stato due volte capo del governo; è stato presidente della comunità europea; è cofondatore del Nomisma, un centro studi che tra l’altro riesce a “sistemare” molti professori universitari ed il Romano ha sette fratelli in tali ruoli etc. Si fa osservare che intanto all’epoca delle Scoperte Geografiche l’Italia non esisteva come realtà politica; vi erano Genova e Venezia in perenne litigio e la città lagunare vide svanire certe sue iniziative per fermare i portoghesi in Asia. Il fatto è che l’Italia non scelse di non partecipare al processo di scoperte, semplicemente non aveva

potenza, strutture e mezzi per farlo. D'altra parte anche nazioni più solide come Francia e Inghilterra nel XV e XVI secolo non furono attive perché non potevano competere con Portogallo e Spagna in campo navale. Peraltro l'Italia era presente con i banchieri fiorentini, genovesi e del Vaticano.

Prodi ha quindi preso una svista, ha fatto una valutazione errata. E se uomini come lui prendono sviste così colossali io cittadino devo pensare che decisioni politiche importanti possono essere prese su valutazioni errate di fatti e situazione. Non è proprio una bella prospettiva.

Silvestro Sannino

## CONTROPLANCIA

a cura di Massimo Granieri

Fino a che punto gli armatori sono industriali un po' anomali?

Broker, banche e finanziatori nella rete logistica e cantieristica

Prosegue il dibattito tra gli operatori ( Massimo Granieri, Tobia Costagliola, Fabrizio Vettosi, Claudio Boniciolli e altri il cui nome è riservato) ospitati nello spazio di Massimo Granieri.

Da una intervista a Domenico "Mimmo" Ievoli su TTM di settembre/ottobre 2015, Presidente di Marnavi Trasporti Marittimi ( petrolchimico, offshore e navalmeccanica ) insieme ai figli Attilio e Gennaro, riportiamo un passo.

Fino a che punto gli armatori sono industriali un po' anomali?  
Risponde Mimmo Ievoli.

*“Per quanto riguarda la nostra compagnia noi abbiamo sempre avuto un approccio di tipo industriale che ci desse dei risultati in relazione al servizio effettuato; quindi sganciato, in parte, dalle dinamiche strettamente legate al mercato dei noli. In questo senso siamo entrati nel comparto offshore , accompagnando i nostri tradizionali clienti del chimico come Eni, Esso e Total.*

*Questo per dire che la nostra compagnia ha sempre adeguato le proprie attività seguendo i nuovi percorsi dell'industria marittima , sviluppando in house il ciclo operativo-commerciale allo scopo di avere il controllo diretto e responsabile di tutte le nostre attività “ .*

## Organizzare le flotte con mezzi polivalenti

L'ultimo TTM mi e' arrivato questa mattina sulla scrivania, l' ho appena aperto tra una telefonata e l'altra con l'intenzione di leggerlo con più calma a fine giornata ma sfogliandolo mi ha immediatamente incuriosito l'intervista a Ievoli che ho letto di botto e condivido in pieno il tuo parere.

Qualche prevenuto potrebbe dire che è facile per Ievoli parlare di "adeguare le proprie attività seguendo i nuovi percorsi dell'industria marittima... e..accompagnando i clienti tradizionali" ora che lui è parte integrante del sistema offshore.

Ma come giustamente specifica a fondo articolo ha saputo diversificarsi da armatore dry a tanker e poi off shore e ora ancora guardando ancora più avanti alle research vsls non senza rischi. Ma lo ha fatto. Lo avrebbero potuto fare tanti altri armatori quando il mercato del 2005/2008 ha fatto arrivare nelle loro casse milioni di dollari piuttosto che seguire come tante pecore la politica del "raddoppiamo il nostro orto"....

Si è così che io intendo e vorrei fosse un armatore. Navi da installazione e manutenzione di parchi eolici offshore, mezzi per il trasporto di scorie nucleari o addirittura per il trasporto di rifiuti urbani riciclabili (un biz già' alle nostre porte che solo tedeschi e polacchi hanno per ora individuato), navi-chiatta su cui operano complete centrali elettriche mobili etc etc

..Un armatore francese ha trasformato una bulker in una mega-draga per l'estrazione dell'oro su grandi fondali giusto di fronte ai maggiori fiumi africani che scaricano da migliaia di anni scorie di questo prezioso metallo eroso dalle montagne a valle...

In un mondo in continuo stato di emergenza, colpito da calamità naturali e conflitti, perchè non organizzare una flotta con mezzi polivalenti che possano una volta ingaggiati dai governi affrontare necessità logistiche di hoisting per popolazioni evacuate o assistenza tecnica logistica per riabilitazione di zone disastrose costiere ?.. Forse troppo fantastico ma certamente il futuro sul mare sarà molto diverso e persino più interessante.

Ci vuole più coraggio a cercare di sopravvivere in questo mercato o cercare con coraggio e imprenditorialità di "divertirsi" in altro modo pur sempre nello shipping?

M. G.

## Armatori imprenditori, broker convincenti e investitori ammaliatori

Che il mondo armatoriale, seguendo la naturale evoluzione dei tempi, si sia nel bene o nel male trasformato è un inevitabile dato di fatto, questo soprattutto nell'ultimo ventennio. Trovo tuttavia estremista rappresentarlo ormai privo delle proprie capacità decisionali in balia dell'aggressiva abilità di convincimento dei brokers rappresentati alla stregua "piazziisti" o "venditori di tappeti". Non mi risulta che si sia arrivati, almeno sino ad ora, a vere e proprie trattative di compravendita al limite della "circonvenzione di incapace". E' però altrettanto impossibile negare la troppa leggerezza di parecchi armatori nel piazzare ordini per decine, centinaia di nuove costruzioni sedotti dall'euforia degli anni pre-crisi 2008. In quei momenti la spinta emotiva era tale che la maggiore preoccupazione era accaparrarsi una "newibuilding", o per qualcuno addirittura qualsiasi fosse o giù di lì. Allora ammettiamolo lo spirito armatoriale era "offuscato" da prospettive di un mercato alle stelle in continua crescita, dalla necessità di investire sul ferro e "pompato" da ammaliamenti finanziari.

Ma non avevamo detto che le banche non sono più le stesse di una volta e che oggi, con le loro specifiche competenze in campo armatoriale si possono considerare come una valida ed affidabile "partnership" dell'armamento stesso? Ma allora dove erano le banche e tutto il comparto finanziario quando gli sprovveduti armatori, plagiati dai brokers (sic !) hanno dovuto, inevitabilmente essere finanziati per le loro scelte? Come mai le banche, con la loro rinnovata e aggiornata capacità di conoscenza e valutazione del settore navale, non sono state in grado di prevedere l'over tonnage e rilevare la improponibilità degli investimenti ?

E' pur vero che taluni hanno reinvestito gli ingenti utili ricavati negli anni 05/08 e non credo che la maggioranza di questi sprovveduti armatori abbia impiegato capitali propri, se non in minima misura. Temo che i capitali ce li abbiano messi le banche e gruppi di investitori completamente inesperti del settore marittimo e mal consigliati. Apprendo, tuttavia, che sta proliferando, stranamente, l'attività di tante società di "consulenza finanziaria" specializzate non solo nel reperimento di "investitori" ma anche nelle "ristrutturazioni" dei "debiti" dell'armamento. Queste società si prefiggono lo scopo di tenere in piedi aziende indebitate e allo stesso tempo consentire alle banche di evitare il danno che causerebbe il fallimento del debitore. Sotto questo aspetto forse le banche sono veramente cambiate. Una volta, spinte da irrazionale e sbagliato istinto di conservazione, quasi rispondendo ad un riflesso condizionato, le banche bloccavano l'attività dell'impresa debitrice (sequestri, pignoramenti, vendite all'asta di navi, ecc.) azzerandone la produzione e precludendosi stupidamente la

possibilità di rientro del loro credito. Ora questo approccio va gradualmente scemando. Forse le banche hanno imparato la lezione. Esempio emblematico è il caso Parmalat in cui è stata privilegiata e salvaguardata l'attività produttiva per poter risanare l'azienda e ridurre l'indebitamento.

Si è sempre detto che, nella storia, nulla si ripete ma, nel settore dell'armamento, non è così. Gli errori che hanno commesso le vecchie generazioni vengono ripetuti dalle nuove generazioni magari in un contesto sempre più complesso e diverso. E dire che sono proprio quelle generazioni a cui avevamo attribuito, nei nostri dibattiti, il pregio di essere più attente, più istruite, più addentro al mondo informatico, nutrite, con il pane di scienze economiche, alta finanza e management, alla *Bocconi*, *Luiss* ecc, perfezionati alla *London School of Business and Finance* oppure alla *American School of Economics*, ecc.ecc.

Comunque non tutto è negativo e ci induce a non disperare: siamo l'unico settore al mondo in cui si parla di crisi laddove la crisi non c'è stata. Stiamo vivendo un periodo di "overtonnage"? E' questo lo scotto che anche questa generazione dovrà pagare per la sua sprovvedutezza. Proiettando questi eventi nel lungo ed inarrestabile corso della storia si può ragionevolmente prevedere che l'overtonnage verrà gradualmente e inevitabilmente ridotto dalle "leggi non scritte" del "mercato"; come di consueto, molte navi, per effetto di una logica non strettamente legata alla loro età, verranno gradualmente demolite e si ristabilirà un ragionevole equilibrio fin quando non accadrà.. qualcosa di nuovo... o si rinnoverà, magari in una realtà diversa e più complessa, il solito ciclo degli "errori". Ma siamo pur certi ci sarà sempre qualche furbo che ci guadagnerà.

In passato i cantieri, perlopiù, attendevano dagli armatori le specifiche di costruzione ora, grazie ad un grande lavoro di ricerca fatto a monte dai loro team di progettisti, riescono soprattutto nel campo delle bulker o delle tankers, a proporre tipologie di navi che in gran parte già soddisfano le esigenze del mercato. Certamente quando c'è stata la corsa pazza all'accaparramento il fatto di poter velocizzare un contratto di costruzione sulla base di modelli standard ha contribuito a consolidare l'opinione che il modo di fare armamento alla vecchia maniera era tramontato. Non penso sia così, credo invece che esistano ancora gli armatori quelli veri, quelli con cui i brokers devono realmente confrontarsi in "pesanti" e "laboriose" trattative giocandosi ancora adesso la propria credibilità e reputazione. Per questi "*principals*" i "venditori di fumo" e i "venditori di tappeti", anche se "aggressivi" hanno ancora vita breve e scarsa credibilità.

Gli armatori/imprenditori razionali, prudenti, non sono del tutto scomparsi e basta leggere la recente intervista fatta a Mimmo Ievoli da TTM che evidenzia quanto coraggio, quanta fantasia e determinazione ha dimostrato diversificando e adeguando le proprie attività seguendo i nuovi percorsi dell'industria marittima e accompagnando i clienti tradizionali ora che lui è parte integrante del sistema off shore e guardando sempre più avanti fino alle "research vessels".



Qualche prevenuto potrebbe dire che è facile per Ievoli parlare di "...adeguare le proprie attività seguendo i nuovi percorsi dell'industria marittima.. accompagnando i clienti tradizionali.." ora che lui è parte integrante del sistema offshore.

Ma come giustamente specificato a fondo articolo, Ievoli ha saputo diversificarsi da armatore dry a tanker e poi off-shore e ora guardando ancora più avanti alle "research vessels". E tutto questo non senza rischi. Ma lo ha fatto. Lo avrebbero potuto fare tanti altri armatori quando il mercato del 2005/2008 ha fatto arrivare nelle loro casse milioni di dollari piuttosto che seguire come tante pecore la politica del "investiamo ma sempre nello stesso orto".

Gli armatori/imprenditori veri sanno guardare avanti ..supply vessels per l'installazione e manutenzione di parchi eolici offshore, mezzi per il trasporto e il trattamento di scorie nucleari o addirittura per il trasporto di rifiuti urbani riciclabili (cio' che dai noi è un problema sociale per Germania e Polonia ad esempio è il business del futuro..) e poi ancora centrali energetiche galleggianti.

..Un armatore francese ha trasformato una "bulker" in una mega-draga per l'estrazione dell'oro e ora estrae il prezioso metallo dagli alti fondali alla foce estrema dei fiumi africani..

Oppure, in un mondo in continuo stato di emergenza, colpito da calamità naturali e conflitti perché non organizzare una flotta con mezzi polivalenti per "hospitality, logistic support" che possa operare su ingaggio dei governi?

Troppo fantastico? Sul ponte di comando del mio "baccan", in bella evidenza una targa cita "No enterprise is built on dreams, none without"

Certamente il futuro sul mare sarà molto diverso e persino più interessante.

Ci vuole più coraggio a cercare di sopravvivere in questo mercato o cercare di "divertirsi nuovamente" inventando altri modi di fare industria del mare. (M.G.)

## Coeclerici: Visioni d'Impresa

*Nel dicembre 2013 , è stato presentato al Galata Museo del Mare di Genova un pregevole volume di fotografie edito sotto gli auspici dell'Associazione Promotori Museo del Mare onlus con il contributo del gruppo Coeclerici, una sala del Museo è dedicata al padre Jack, dal titolo " Coeclerici: Visioni d'Impresa " con la mostra delle fotografie di Luca Forno che mostrano la evoluzione del gruppo industriale marittimo nel campo della logistica e della trasformazione della flotta. Pubblichiamo, nell'ambito del dibattito aperto da Controplancia , la testimonianza di Tobia Costagliola.*



Ritengo giusto e necessario evidenziare ed “additare” specialmente a quei “giovani e sprovveduti” armatori la filosofia imprenditoriale di Mimmo Ievoli nell’attuale contesto economico ed industriale tanto indebolito e disorientato. Il coraggioso approccio di Mimmo Ievoli ci ricorda quello sparuto numero di ammirevoli imprenditori che, fin dal secolo scorso, operando in campo vettoriale/armatoriale, hanno costantemente avuto la capacità di diversificare la loro attività adeguandola ai tempi ed all’evoluzione dei trasporti marittimi e tutte le attività connesse. Mi viene in mente Paolo Clerici che, continuando la tradizione del mitico Jack Clerici, ha sviluppato un modello operativo basato sul controllo diretto di tutte le fasi di approvvigionamento, estrazione, trasporto e logistica dando un forte impulso alle attività di logistica anche quando l’attività armatoriale si dibatteva nelle ricorrenti crisi. E’ emblematico notare come il gruppo Coeclerici, nei corsi e ricorsi della storia della mariniera, abbia saputo “variare” o ridurre periodicamente il coinvolgimento nelle attività armatoriali dando più spazio all’attività di logistica.

La Divisione Logistica (ex Coeclerici Logistics), progetta, costruisce e gestisce moderni e sofisticati “terminals galleggianti” che, in sostanza, sono delle navi. Navi molto particolari, attrezzate con moderni impianti per la movimentazione della materia prima (prevalentemente carbone) in operazioni di “transshipment” indispensabili a non interrompere la “catena logistica” e a consentire la movimentazione del carbone in quei porti in cui le navi ”oceaniche” non possono ormeggiare direttamente a causa della insufficiente profondità ed inadeguatezza delle banchine.

La Divisione Shipping (ex Coeclerici Armatori) dopo essere stata ”dormiente” per più di 10 anni dedicati dal gruppo ad investimenti nel settore “logistics” e “mining”, ha cominciato ad essere potenziata, fin dal 2013, con la creazione della dACC Maritime ltd ( JW D'Amico Group-Coeclerici ) che sta portando a compimento il programma di costruzione di 4 unità Supramax. Tutto ciò in un momento in cui da più parti si lamenta un fenomeno di overtonnage. E’ la dimostrazione che quando gli armatori hanno le idee chiare sulle caratteristiche delle navi ordinate e sul relativo impiego non hanno da temere l’effetto “overtonnage”.

Tobia Costagliola

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## L'UNIVERSITA' PER UFFICIALI E TECNICI DI BORDO

Caro Decio, ho letto con molta attenzione sul D.L. News 31 lo scritto dell'Ing. Francesco Maria Boero, mio ex collega nel Comune di Genova – Ripartizione Impianti Tecnologici. Mentre sono d'accordo con lui su quanto ha scritto sulla necessità del reintegro del Ministero della Marina Mercantile, non mi trovo assolutamente d'accordo per quanto concerne la formazione degli allievi poiché in tutta l'Europa e nelle Americhe, compresa quella del sud, gli allievi escono tutti da fior di Università con una laurea triennale dopo una maturità. Quindi non comprendo la contrarietà dell'amico Boero alla laurea di primo livello (laurea triennale) per i futuri Capitani o Direttori di macchina. Vi sono Università in Europa e nel mondo che non solo laureano Masters o Chief Engineers, ma pure tecnici quali esperti di traffico in banchina, tecnici della carica e scarica, ecc. dando così ulteriori possibilità di lavoro. Queste Università inoltre interagiscono con altri Atenei attraverso scambi culturali. Sappia inoltre l'ex collega Boero che, ormai, tutte le professioni paramediche ad esempio infermieri e fisioterapisti, ecc. dopo una maturità devono obbligatoriamente frequentare le facoltà universitarie per una laurea triennale – di primo livello – con esame di stato- iscrizione all'albo, ecc. Quindi un futuro Uff.le di coperta o di macchina o elettrico, volente o nolente, si troverà ad essere inferiore di grado rispetto ad una infermiera imbarcata sulla stessa nave? Lo stesso accade per i diplomati ragionieri, periti o geometri ed altri che se non frequentano i fatidici tre anni di laurea di primo livello non possono più progettare, né fare la professione. Di certo qui esiste un'evidente carenza del Ministero della Pubblica Istruzione, i cui dirigenti, evidentemente, non hanno ritenuto necessario intervenire con la tanto decantata “ riforma della scuola”. Ho letto sempre dallo scritto di Francesco Boero che lui era quasi commosso durante la premiazione degli Allievi a Palazzo s.Giorgio, ove in un lato v'erano gli Allievi dell'Accademia tutti impeccabili in divisa da Allievo e dall'altro lato v'erano gli Allievi del Nautico. Io, Ugo Dodero ex Uff.le Marconista, invitato alla premiazione dal Collegio C.L.C. e D.M., non ero per niente commosso. Forse senza volerlo, la scenografia metteva in mostra la mancanza di coesione tra il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture ( con deleghe per i problemi della marineria) ed il Ministero della Pubblica Istruzione. Va notato che in quel meraviglioso salone mancavano ( o v'erano ?) gli allievi promossi dopo il Corso di Allineamento di 500 ore gestito dalla Regione Liguria, per cui, come già detto in precedenti D.L. News, gli allievi possono avere ben 3 percorsi formativi:

- 1) Istituto Nautico;
  - 2) Istituto Nautico più Accademia;
  - 3) Modulo di Allineamento di 500 ore gestito dalla Regione Liguria. Mi chiedo: è possibile andare avanti così senza allinearsi alle altre nazioni europee e non?
- Caro Decio, salutami tanto l'ex collega ing. Francesco Boero e digli che se a lui, che ha navigato pochissimo, è rimasto il mare nel cuore, a me che ho navigato 6 anni è rimasto ancor di più lo stesso amore ed anche la "malattia del ferro".
- Ugo Doderò

## TANTE ACCADEMIE E ITS , POCHISSIMI IMBARCHI Ripristinati presto i 36 mesi per diventare Ufficiale di Guardia?

Come d'accordo le allego il link dell'istituto nautico sorto all'interno del centro IMAT di Castel Volturno: <http://www.itlnimat.it/>

Davvero molto interessante e all'avanguardia, molto sensibile per quanto riguarda la formazione e la futura occupazione degli allievi ufficiali di coperta!!! Ha un costo, è vero, ma garantisce anche delle ottime prospettive e attualmente la considero un serio investimento per il futuro dei nostri giovani allievi.

Mi faccia sapere cosa ne pensa.

Mi farebbe piacere anche avere qualche risposta in merito ad una certa proposta di legge che riguarda la durata del periodo di navigazione da allievo, per poter poi fare l'esame e diventare 3° ufficiale.

Ebbene secondo tale proposta il periodo di navigazione da allievo passerebbe dai 12 mesi attuali ai 36 mesi, a meno che tale periodo da allievo non sia fatto attraverso una qualche accademia della marina mercantile.

Ora, considerando che gli allievi che entrano in Accademia sono un numero davvero molto ristretto; una proposta del genere non sarebbe, secondo lei, davvero discriminante per quella moltitudine di altri allievi che si formano al di fuori dell'accademia?

C'è qualcuno che può rispondere a questo quesito?

Paola Noceti

COMMENTO. Che vuole che le dica gentile Paola Noceti, si legga il mio corsivo all'inizio del nostro cenacolo CONTROCORRENTE. Il settore, volendo coprire lacune e promuovere iniziative, è in piena paranoia.

Ma i danni di chi "sfruculia" con l'istruzione nautica senza avere alle spalle né considerare la tradizione e la storia di questa scuola e della formazione post scolastica permanente, possono diventare letali in questo clima di euforia. (DL)

## SILVANA CANEVELLI PREMIATA A SANTA MARGHERITA LIGURE

Nella 38.ma edizione del Premio Letterario Internazionale "Santa Margherita Ligure- Franco Delpino" 2015 la scrittrice Silvana Canevelli, collaboratrice storica delle pagine culturali della rivista TTM, ha ricevuto il secondo premio settore narrativa per il romanzo " La villa arancione" per l'impegno dimostrato, per l'originalità dell'opera sottoposta all'attenzione dei giurati e per la qualità letteraria.

*COMMENTO. Complimenti a Silvana per il suo riconoscimento e per la sua attività letteraria e associativa al Lyceum , una intellettuale che noi seguiamo da sempre ( con cui abbiamo realizzato cose uniche nel panorama culturale italiano ), e che svolge il suo lavoro con competenza e discrezione , sostenuta da una eclettica cultura. (D.L.)*

## LO SCOPRITORE DEL BRASILE

( segue dal D.L.News n. 31)

### Pedro Alvares Cabral

Nobile, Comandante Militare, Navigante ed Esploratore Portoghese nato nel 1467 a Belmonte e deceduto a Santarem nel 1520.

#### Biografia – I primi anni

Poco o nulla si conosce della vita di Pedro Alvares Cabral anteriore o posteriore al viaggio della scoperta del Brasile. Nacque nel 1467 o nel 1468 – la data non è sicura - a Belmonte a circa 30 km.dall’attuale cittadina di Covilha nel centro del Portogallo. I suoi genitori erano Fernao Alvares Cabral e Isabel Gouveia che avevano ben 11 figli tra maschi e femmine e Pedro Alvares era uno dei cinque maschi. Venne battezzato come Pedro Alvares Gouveia ma, dopo la morte del fratello maggiore nel 1524, iniziò a gloriarsi del cognome del padre Cabral. Sullo stemma nobiliare della famiglia erano stampate due capre di color porpora su di uno sfondo d’argento. Tale colore rappresentava la fedeltà, mentre le capre simboleggiavano il cognome della famiglia Cabral.

Cresciuto ed istruito per essere un membro della nobiltà portoghese, Pedro Alvares Cabral fu inviato nel 1479, all’età di appena 12 anni, alla corte del Re Alfonso V ove venne erudito in scienze umanistiche e allenato nei combattimenti ad arma bianca e nel corpo a corpo. Stava per compiere 17 anni quando il 30 giugno del 1484 venne nominato dal Re Juan II “ giovane Hidalgo” (un titolo di

minor importanza che veniva concesso ai giovani nobili). Delle sue azioni prima del 1500 si conosce ben poco, ma, senza dubbio, si pensa che Cabral abbia compiuto esplorazioni nel nord d'Africa come pure altri giovani nobili dell'epoca. Nel 12 Aprile 1497 il Re Manuel primo concesse a Cabral un sussidio annuale di 30 mila reales e nello stesso periodo fu insignito da parte del Consiglio del Re del titolo di Hidalgo e nominato Cavaliere dell'Ordine di Cristo. Di Cabral non si conosce alcuna descrizione fisica contemporanea al suo periodo. Sappiamo solo che era forte e che in altezza eguagliava il padre molto alto. Il carattere di Cabral era descritto come colto, cortese, generoso con i nemici, ma umile e vanitoso nel contempo.  
FINE

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Dodero)

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

"VIAGGIO A MONTEVIDEO" da "Canti orfici" di Dino Campana

*(Chissà quanti naviganti avranno percorso la stessa rotta. Questa poesia forse rinverdirà ricordi ed emozioni e riproporrà la visione di quei luoghi con i loro autentici colori perché lo scrittore li riproduce con le parole...)*

“Io vidi dal ponte della nave/ I colli di Spagna/ Svanire, nel verde/ Dentro il crepuscolo d'oro la bruna terra celando/ Come una melodia:/ D'ignota scena fanciulla sola/ Come una melodia/ Blu, sulla riva dei colli ancora tremare una viola... / Illanguidiva la sera celeste sul mare:/ Pure i dorati silenzi ad ora ad ora dell'ale/ Varcaron lentamente in un azzurreggiare: /Lontani tinti dei vari colori/ Ne la celeste sera varcaron gli uccelli d'oro...”

“... Noi vedemmo sorgere nella luce incantata/ Una bianca città addormentata/ Ai piedi di picchi altissimi dei vulcani spenti/ Nel soffio torbido dell'equatore: finchè dopo molte grida e molte ombre di un paese ignoto,/ Dopo molto cigolio di catene e di molto acceso fervore/ Noi lasciammo la città equatoriale/ Verso l'inquieto mare notturno./ Andavamo, andavamo, per giorni e per giorni: le navi/ Gravi di vele molli di caldi soffi incontro passavano lente:/ Si presso di sul cassero a noi ne appariva bronzina/ una fanciulla della razza nuova,/ Occhi lucenti e le vesti al vento!/ Ed ecco: selvaggia/ a la fine di un giorno che apparve/

La riva selvaggia là giù sopra la sconfinata marina:/ E vidi come cavalle/  
Vertiginose che si scioglievano le dune/ Verso la prateria senza fine/ Deserta  
senza le case umane/ E noi volgemmo fuggendo le dune che apparve/ Sul un  
mare giallo de la portentosa dovizia del fiume/ Del continente nuovo la capitale  
marina./ Limpido fresco ed elettrico era il lume/ Della sera e là le alte case  
parevan deserte/ Laggiù sul mar del pirata\*/ della città abbandonata/ Tra il  
mare giallo e le dune...”

\*pirata: Garibaldi

**FINE**