

DL NEWS Cultura e attualità commentata

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 30 novembre 2015

20 pagine da leggere e stampare. Il prossimo giornale alla vigilia di Natale, salvo sorprese, con il ritorno di Francesco Pittaluga e la sua Storia della Marineria italiana, Controplancia di Massimo Granieri e La Luna di Leopardi di Silvestro Sannino.

LA CONFIDENZA

“ Siamo nuovamente in guerra , una serie di conflitti diffusi che si richiamano alle religioni e alle civiltà e in questo pentolone i parlatori di mestiere hanno buon gioco. C'è una differenza fondamentale tra la nostra e le altre religioni: la confidenza, come la chiamo io. Nelle altre religioni non c'è questo rapporto di quasi familiarità. Te lo spiego.

Noi , quando assumiamo l'ostia sacra, il Corpo di Cristo, cioè Dio, stiamo generalmente dritti in piedi come se fosse pane. Noi ci rivolgiamo a Dio, e lo chiamiamo Padre nostro che sei nei cieli. Nelle religioni che ho conosciuto non ho mai sentito chiamare Dio con tanta confidenza e dolcezza come Padre nostro. E questo Padre l'ho sentito tante volte in mare , nei momenti più difficili, e le decisioni le prendeva lui”. (Vittorio G. Rossi)

(Da Marrubbio, Colloqui con Vittorio G. Rossi, allegato a TTM, nov/dic 2006)

o*o*o*o*o*o*o*o*o

PORTI E TRASPORTI

IL CORO DELL'ADDIO A MERLO RISCALDA LA DISPUTA SUI PORTI

Al congedo con *commossa* partecipazione popolare al presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo e alla sua gestione dello scalo più importante “ d'Italia , noi esprimiamo perplessità come hanno sottolineato elegantemente Bruno Bellio direttore di inforMare , lo stesso Franco Manzitti sulla rassegna online di Primo Canale , il critico portuale storico Giorgio Carozzi sulla pilotina di theMedTelegraph, nonché Diego Pistacchi sul Giornale, sempre concreto nei commenti. Il porto ha navigato sulla scia dei progetti approvati dai precedenti comitati portuali lasciando uno scalo incompiuto in un mare di opere da effettuare aperto alle contrattazioni (fuori sacco) di gruppi e operatori in attesa dell' approvazione della riforma e di direttive chiare. Anche se oggi 30 è entrata la più grande portacontenitori mai approdata nel porto al Sech ...

La mancata nomina a commissario del Segretario generale dell'AP , Giambattista D'Aste, come avvenne con Capocaccia, ci sembra un errore e una forzatura nei riguardi di un militare come il comandante del porto l'amm. Pettorino che ha accettato come purtroppo da decenni avviene in altri porti (Napoli insegna, 16 porti commissariati su 24) quando mancano idee e si fa avanti la giostra delle nomine ricorrendo ai bravi ammiragli , sottraendo molto tempo al loro impegno quotidiano. La governance dei porti in attesa della riforma con i decreti attuativi aspetta; la bozza è di dominio pubblico, le AP saranno ridotte e si chiameranno Autorità di Sistema Portuale, rimescolati compiti, autonomie e competenze, aperti Tavoli di Partenariato Risorse mare, Assologica invoca un viceministro con delega su tutto il cluster dei trasporti . Delrio invita lo stesso Merlo a far parte dei super esperti del suo Ministero insieme al prof. Ennio Cascetta di fresca nomina. Ma chi paga questi super esperti ? Sono proprio necessari ? Tornando allo scalo della Lanterna rileviamo che si aspettano cambiamenti epocali, con i porti sistema, vecchia formula abusata, per accorpate autorità e porti vicini, mortificando le strategie che ogni porto ha attuato e portato a compimento.

E' il caso di Savona. Se la Maersk abbandonasse lo scalo genovese per Savona, a che servirebbero tombamenti e gru portali che oscurano i cieli quando le megaportacontainer salteranno lo scalo genovese ?

Non indugiamo oltre nei dettagli che abbiamo trattato nelle precedenti DL NEWS ; ci preme tenerci fuori dalla polemica sul Blue Print del senatore Renzo Piano (lo stesso archistar ammette: può cambiare) che sconvolge in modo discutibile e senza tener conto dell'ingente investimento finanziario tutta l'area a levante, Fiera compresa, per dare spazio alle riparazioni navali . Ma Delrio e altri sostenitori si sono accorti di quanta roba bolle in pentola? E si tratta solo di un porto ancorchè il primo, perchè altri scali sono messi male, se non si muovessero gli operatori dello shipping per conto loro . (DL)

FORMAZIONE

LA BATTAGLIA DELLE ACCADEMIE

Importante incontro tra Miur e Confindustria
per le nuove prospettive del mondo del lavoro nel settore nautico
Proposta la laurea triennale/ Un convegno pubblico nel 2016

Il 18 novembre 2015, a Roma presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, la Commissione Education, presieduta da Mario Mattioli, ha incontrato Gabriele Toccafondi, Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, per presentare la proposta di intervento sulla formazione della gente di mare volta a migliorare la qualità

della didattica fornita dalla scuola e dagli enti formativi nautici.

All'incontro hanno partecipato, Gennaro Fiore, Direttore Generale di Confitarma, i membri della Commissione *Education*, e i rappresentanti dell'Università degli Studi di Genova e dell'Università "Parthenope" di Napoli, degli Istituti Tecnici Superiori (ITS) Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova, Istituto G. Caboto di Gaeta e Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste. Sono tre i principi ispiratori della proposta di Confitarma, illustrata da Leonardo Piliago, segretario della Commissione *Education*:

- una maggiore alternanza fra scuola e lavoro, attraverso un più proficuo coinvolgimento delle imprese di navigazione nelle attività formative;

- lo sviluppo di un percorso formativo che possa condurre gli Ufficiali superiori al conseguimento di una laurea triennale;

- lo sviluppo delle competenze del personale marittimo attraverso programmi di formazione continua.

"A nostro avviso - ha affermato Mario Mattioli - le scuole, gli ITS e le università non devono più rappresentare "torri d'avorio" chiuse al mondo dell'impresa e del lavoro, ma luoghi aperti e capaci di recepirne le istanze.

Dal canto loro, anche le compagnie armatoriali devono essere più partecipi ai processi formativi mettendo a disposizione le loro competenze e risorse umane per una formazione sempre più qualificata e più rispondente alle esigenze del mondo del lavoro".

"Per rendere concreta la proposta di Confitarma - ha concluso Mattioli - è necessario dividerla con i Ministeri competenti, cioè il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, anche in vista del convegno pubblico che si terrà nei primi mesi del 2016". "Il mondo delle imprese italiane assume, ha bisogno di figure professionali adeguate e il mondo della scuola, degli ITS e dell'Università è pronto a lavorare per dare futuro ai giovani" ha dichiarato il Sottosegretario al Miur Gabriele Toccafondi. "Viene stimato che nel prossimo anno il settore marittimo abbia bisogno di oltre 1.000 figure per ricoprire posti di lavoro altamente qualificati sui ponti di comando e in sala macchine per le navi di maggiori dimensioni, una necessità che il mondo della scuola - ha aggiunto il Sottosegretario Toccafondi - vede come una opportunità per i giovani".

"L'alternanza scuola-lavoro, l'apprendistato, gli ITS e la collaborazione con le Università vanno in questa direzione. Con la riforma della scuola stiamo facendo questo: alla conoscenza vengono affiancate le competenze".

"Si tratta di lavorare - ha concluso il Sottosegretario- e su questo ho confermato la disponibilità del MIUR, insieme al MIT e a Confitarma per rendere il settore ITS sempre più rispondente alle esigenze delle figure professionali che il settore necessita". Il Presidente Mattioli ha convenuto che l'incontro odierno è un primo passo verso questa direzione e ha manifestato l'apprezzamento dell'armamento per la competenza e la sensibilità verso le problematiche del

settore marittimo dimostrata dal Sottosegretario Toccafondi .

GLI INTERVENTI A DL NEWS

APRITE LE PORTE DEL DIBATTITO SULLA FORMAZIONE DEL PERSONALE NAVIGANTE

Manca un' "autorità" superiore che emani le linee guida, altrimenti si rischia l'anarchia più volte da noi denunciata

1. Si tratta di un primo passo positivo in attesa dell'annunciato convegno pubblico, diamo atto alla Confitarma di essersene fatta carico.

2. Se si guarda ai convenuti intorno al tavolo sorgono mille dubbi e mille perplessità perché sono rappresentati ben pochi Istituti Nautici . Suppongo che quelli mancanti, almeno quelli principali, o non sono stati invitati ovvero non condividono l'iniziativa e intendono procedere ciascuno per proprio conto nella presunzione individuale di essere ciascuno migliore dell'altro...

3. Anche quelli che hanno partecipato hanno mostrato, soprattutto, di tutelare le loro rispettive attuali posizioni che assolutamente non collimano . E' facile pensare che ognuno "voga" sulla sua "barca" e per tutelare il "proprio campo" acquisito e costruito senza regole unificanti tra l'indifferenza delle istituzioni (bisogna ancora individuare quali sono quelle competenti).

Ognuno dei presenti, insomma, con la sua presenza, ha evidentemente ottenuto, quanto meno, una maggiore legittimazione del suo "campo".

4. Il fatto più grave da me rilevato e che mette in evidenza situazioni che vanno gradualmente degenerando, è che si corre il rischio di dare una legittimazione preferenziale soltanto agli enti presenti : Accademia del mare di Genova, Istituto G.Caboto di Gaeta, Accademia Nautica di Trieste, lasciando indietro tutti gli altri istituti.

5. Il comportamento degli altri istituti non menzionati ed assenti è la dimostrazione del caos e dell' "anarchia" esistente in questo settore: ognuno si sente libero di agire " di testa sua"!

6. A tutti gli istituti dovrebbe pervenire dall'alto (ma da chi ?) una vincolante, chiara ed univoca regolamentazione programmatica tale da consentire una uniformità di "istruzione /preparazione" intesa in senso globale e valida per tutto il territorio nazionale senza discriminazioni e privilegi.

Ci sarebbe tanto altro da aggiungere ma, per adesso, va bene così. Riteniamolo , ottimisticamente, un primo passo in avanti in attesa che gli attori aumentino e che emerga chiaramente un' autorità" suprema" che possa definitivamente farsi carico di dare le linee guida per una adeguata istruzione nautica senza ulteriori ritardi rispetto alle altre marinerie Europee che sono indubbiamente più avanti di quella italiana. Tobia Costagliola

LE PAROLE DI UN EX PRESIDE

Nel 2016 ricorre il bicentenario delle scuole nautiche

Caro Decio Lucano, ricevo sempre le sue belle e complete News e ringrazio! Malgrado i miei oramai ottanta anni seguo sempre il mondo scolastico e marittimo, dove non mancano problemi e difficoltà, ma anche successi.

Sono stato presidente per tre anni della Commissione marittima e portuale dell'Ordine Ingegneri GE (al momento comunque le Commissioni non sono state ancora ricostituite) e non manco di partecipare alle conferenze Atena e convegni e feste del S. Giorgio (d'obbligo come ex Preside).

Il problema della preparazione scolastica e tirocinio allievi nautici è sotto esame da tempo, la preparazione attuale pare carente e di ciò si giovano extracomunitari e terzo mondo (è un chiodo che si batte da molto, ma stenta a piantarsi!).

Cerco di contribuire, e comunico che in libreria è disponibile l'edizione aggiornata al 2015 del Vol. I "Guida all'Esame Ufficiale di Macchina" (Ed. 4a già aggiornata al 2013) L'aggiornamento del Vol.II è in stampa. Dei due testi sono state vendute circa 7000 copie (ovviamente dalla prima edizione), penso che un contributo alla preparazione lo abbiano dato. L'esame è difficile perchè praticamente riguarda i programmi di tutte le materie tecniche, ed in più la pratica del tirocinio e l'inglese.

Ricordo che nel 2016 ricorre il duecentesimo della istituzione delle scuole nautiche in Italia, Decreto Vittorio Emanuele I - Regno di Sardegna, ed anche gli Ex sembrano interessati; ovviamente in quei tempi antichi si andava a vela, e il decreto precisa inoltre che vigeva sempre il pericolo dei corsari magrebini! Il primo professore o preside fu il prof. Antonio Davico cav. dei Santi Maurizio e Lazzaro per molti anni.

Cordialità ing. Giorgio Prefumo

Dal portale online "Ad maiora media" e pagina Facebook di Nicola Silenti

AVVISO AI NAVIGANTI N.9

La "MCA"- Maritime Coastguard Agency-ha già dettato disposizioni sui corsi che dovranno essere aggiornati (refreshing) entro la fatidica data del 1.1.2017. Schema semplice e chiaro. Alcuni corsi si potranno fare parzialmente a bordo. Quanto tempo dovremo ancora aspettare perchè le nostre Autorità ci dicano qualcosa in merito all'adeguamento della normativa agli emendamenti di Manila?

MANCANO UOMINI E “PALLE”

Confitarma e armatori stanno riempiendo le lacune di un governo impegnato a dimostrare quanto è bravo. Prendiamo atto con tristezza che mancano uomini e palle (espressione usata da alti prelati e quindi fatta anche nostra senza offesa) per dare una voce e una politica unitaria e condivisa tra Ministeri, Nautici e iniziative in ordine sparso.

La recente polemica tra l'armatore Onorato e Confitarma sull'estensione degli “sgravi fiscali previsti per la bandiera italiana anche alle bandiere comunitarie senza alcuna limitazione in caso di imbarco di marittimi extracomunitari “ amplifica il problema della domanda/offerta di personale nazionale, soprattutto allievi e ufficiali. Non vogliamo rimpiangere il passato , chi rischia non sono solo i naviganti, ma anche gli armatori che si troveranno con equipaggi che forse non potranno gestire; anche se le società di shipmanagement cui le compagnie si appoggiano fanno una parte importante nel panorama normativo e occupazionale non solo italiano. (DL)

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*

ECONOMIA E MERCATO

ARMAMENTO / BANCHE UN CONFRONTO INFINITO

Il 19 novembre 2015 a Roma, presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, si è svolto il periodico incontro del tavolo-banche con la partecipazione di rappresentanti dell'Abi e dei principali gruppi bancari italiani, nel corso del quale ha trovato conferma lo spirito di estrema collaborazione che caratterizza da tempo il confronto tra le due componenti della complessa vicenda finanziaria in corso.

Si è trattato di una utile occasione di riflessione sul contesto attuale di mercato, dalla quale è emersa la forte esigenza, condivisa da entrambe le parti, di accelerare i processi di ristrutturazione aperti, nonché la disponibilità a prendere in considerazione soluzioni innovative che contribuiscano, nel reciproco interesse, a garantire la continuità aziendale e ad evitare la dispersione dell'enorme patrimonio di capacità imprenditoriale che caratterizza da sempre lo shipping italiano. (*da Confitarma News*)

Deutsche Bank fa shopping di crediti italiani in sofferenza

Il gruppo bancario tedesco ha rilevato l'esposizione finanziaria di Commerzbank e di Banco Popolare rispettivamente in Gestioni Armatoriali e RBD Armatori .

Nicola Coccia, presidente della commissione finanza di Confitarma, spiega che “il tradizionale incontro con i rappresentanti del mondo finanziario è stato un’utile occasione di riflessione sul contesto attuale di mercato, dalla quale è emersa la forte esigenza, condivisa da entrambe le parti, di accelerare i processi di ristrutturazione aperti, nonché la disponibilità a prendere in considerazione soluzioni innovative che contribuiscano, nel reciproco interesse, a garantire la continuità aziendale e a evitare la dispersione dell’enorme patrimonio di capacità imprenditoriale dello shipping italiano”... Da tempo il timore maggiore dell’armamento italiano, soprattutto delle società attive nel business del dry bulk in grave sofferenza, è quello che i crediti “non performing” vengano ceduti dalle banche a fondi speculativi stranieri come effettivamente sta avvenendo. Fabrizio Vettosi, vicepresidente della sezione finanza di Confitarma, spiega infatti che “da quest’anno sono cambiate le regole sulla deducibilità delle svalutazioni e delle perdite su crediti per le banche. Svalutazioni e perdite su crediti verso la clientela, infatti, sono diventate deducibili integralmente nell’esercizio in cui sono rilevate in bilancio”. Ciò significa che, una volta svalutato il credito, la banca non ha più alcun interesse a tenerlo in pancia e l’ipotesi più probabile è che venga ceduto (scontato) a qualcuno degli hedge fund che da tempo hanno messo nel mirino lo shipping italiano.

Nicola Capuzzo (sintesi di un articolo su Ship2Shore 26/XI/15)

PROFONDI CAMBIAMENTI IN VISTA DELL'UNIONE BANCARIA EUROPEA

Non è un periodo tranquillo quello che sta vivendo il sistema bancario italiano. Certo, ci sono i grandi istituti che ottengono buoni risultati e che sembrano aver trovato una rotta all’interno di una congiuntura economica che mostra segnali positivi e sembra avviarsi ad una pur fragile crescita. Ma sono le banche di minor dimensione, quelle più vicine alla realtà territoriale e alle piccole e medie imprese, che si trovano alla prese con un difficile quanto controverso riassetto istituzionale. Ci troviamo di fronte ad uno scenario di profondi cambiamenti nel sistema delle banche in relazione alla progressiva creazione di quella che viene definita l’Unione bancaria europea. *(da un articolo di Gianfranco Fabi – La bussola quotidiana)*.

LESS SPECULAZIONE, MORE TRANSPORTATION

Carissimo Decio, personalmente non voglio entrare in una polemica ma continuo a non comprendere certe affermazioni. Dire che la colpa della "corsa al tonnellaggio" sia da attribuire all'"allegro mondo bancario" è un clamoroso

autogoal e non fa che confermare la mancanza di imprenditorialità. Personalmente, da Consigliere di Confitarma e Vice-presidente della Commissione Finanza, mi sono sempre rifiutato di sostenere questa causa, ritenendola limitativa delle capacità imprenditoriali di un individuo. Consiglierei a tutti (ed io sono nato professionalmente in banca) di andare a leggere l'origine e l'etimologia della parola "fido", origine latina di "fiducia". Voglio dire che la banca, quando finanzia, non è un "Equity Partner" e, quindi, non assume il rischio di capitale, bensì dà "fiducia" a chi gli racconta un progetto, una storia imprenditoriale, e crede in esso. In sintesi la banca non si sostituisce all'imprenditore e non l'affianca, ma è un "fornitore" che crede ai suoi progetti, ed a ciò che gli viene raccontato, al track record (a volte falso, permettimi, e pompato) del medesimo imprenditore. Quindi, se affermiamo ciò, dobbiamo evidentemente ammettere che la "fiducia" è stata mal riposta.

La storia di Mimmo Ievoli, per me un fratello maggiore ed un "Maestro", armatore che pongo ai massimi livelli del mio personale rating di analista shipping, non fa che confermare quanto accennato sopra. Rileggete le parole virgolettate di Mimmo, egli parla di "industria", "servizi diversi resi agli stessi clienti" (con parolone da "Bocconi" significa economie di scopo). Mimmo non è rimasto ubriacato dalla sbornia del 2006-2008 ed in quegli anni si è arricchito molto meno di altri, ma oggi è qui, con un gruppo (Marnavi) sano e leader di mercato nel suo core business (è uno dei primo 4 operatori europei nel pure chemicals tanker). Avendone seguito le vicende imprenditoriali per un ventennio, posso essere testimone oculare di molti episodi, alcuni anche divertenti, che confermano ciò. Ricordo quando decise di vendere una "Product Tanker" (guadagnando) ad un noto armatore greco, si trattava di una nave per la quale non era nemmeno ancora avvenuto lo steel cut. Lui mi disse "Fabrizio, in fondo non è il mio business, io sono un armatore-industriale, vendo trasporti e servizi e non ferro". Mi sembra che ciò sia sufficiente a testimoniare quello che non mi stancherò mai di dire; ovvero che lo shipping è industria e non speculazione; e con il seguente claim chiusi una mia relazione ad un Marine Money: "Less speculation, more Transportation".

Per quanto riguarda poi le famose società di consulenza che "terrebbero in piedi i morti" (interpreto più o meno questo); tenuto conto che mi occupo anche di ciò, posso dire, sempre come testimonianza, che alcuni mesi fa mi trovavo nella stanza di un noto banchiere italiano pronto a far fallire un'azienda che si occupa proprio di "chemical/product carriers"; alla mia domanda "perché?" mi rispose: "perché vedo che il mercato delle VLCC è un disastro, e quindi è meglio chiudere qui la partita". Allora provai a spiegargli che una VLCC non è paragonabile ad una chemical/product carrier; lo convinsi di ciò, oggi quella azienda è felicemente sul mercato, performa, rimborsa i propri debiti, ed il banchiere mi ringrazia ancora. Come vedi, ogni tanto questi "inutili" consulenti

contribuiscono anche a preservare il know how e ciò che c'è di buono delle competenze armatoriali Italiane.

Fabrizio Vettosi

LE FRONTIERE DEL FINANZIAMENTO DELLO SHIPPING

Caro Fabrizio, alla metà degli anni '90 (mi ripeto) organizzai un convegno al Propeller Club di Genova con la rivista TTM intitolato “ Le nuove frontiere del finanziamento dello shipping “. Partecipavano armatori, banche e cantieri. La distanza tra imprenditori marittimi e istituti di credito era quasi abissale e questi ultimi furono subissati da un mare di critiche. Il credito navale era principalmente gestito dall'IMI, c'erano i sussidi alla cantieristica e all'armamento compreso il premio per la radiazione di navi vetuste che in certi casi superavano in termini reali il 50% del valore di una nave nuova con tempi di ammortamento lunghissimi.

Sembra un secolo fa, il capitale di credito e il capitale di rischio si basavano soprattutto sui contratti di noleggio a lungo termine , in particolare in Italia con le industrie di stato e le società petrolifere. Poi è cambiato il mondo con la concorrenza asiatica, le banche si sono fatte più oculate, hanno evitato fallimenti inutili e dolorosi, da parte delle banche italiane sono stati immessi strumenti innovativi come il capital market, la partecipazione al capitale di rischio, desk specializzati, project oriented e valutazione delle garanzie (nave asset liquido).

Tra nautica e finanza si era già consolidato un rapporto molto forte. Ma non voglio parlare di questo argomento che tu conosci meglio di me che faccio solo il cronista, che constata e riporta, cercando ovviamente di commentare se si può una situazione che nel corso degli anni ha visto un progresso notevole ma anche l'inevitabile lobby dei circoli condizionati dalla politica sempre più presente negli istituti di credito fondazioni comprese. E questo significa che i “consiglieri” hanno più poteri, che la finanza ha le mani ormai in pasta nell'economia portandola sulle strade della propria convenienza. Questo nel nome di una strombazzata ipocrita gestione ETICA della cosa pubblica e privata. (D.L.)

IL CONFINE PORTUALE DEI GIGANTI

Convegno di Federagenti sulle grandi navi e i porti italiani
Verrà esaminato l'impatto che le navi giganti avranno sulla portualità nazionale

Il prossimo 16 dicembre a Roma, presso la sede di Confcommercio, si terrà un convegno dal titolo “Il confine dei giganti” che è stato organizzato da Federagenti (Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi) con lo scopo di discutere dell'impatto che le navi giganti avranno sulla portualità italiana, sulle connes

se prospettive e opportunità che si schiuderanno e sulle difficoltà operative e logistiche a cui andranno incontro il sistema portuale e il sistema paese. Le previsioni di crescita della flotta mondiale saranno poste a confronto con le reali possibilità di alcuni porti nazionali di ospitare le navi giganti e con la nuova domanda che ciò innescherà nel sistema logistico italiano.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

CULTURA E SOCIETA'

LE SPIGOLATURE DI SILVESTRO SANNINO

Ce n'è per tutti da questo integerrimo navigatore del pensiero e della scienza del mare compresa la Civiltà Agricola Vesuviana (Gaia editrice, 2009)

Caro Decio, nel mese di agosto/settembre sono stato impegnato a organizzare un sistema di irrigazione nel mio terreno a causa della perdurante siccità. Mentre in Sardegna, in Liguria e giù fino al Lazio, e poi anche in Calabria ed in Sicilia, temporali e rovesci di pioggia creavano notevoli danni qui da noi le piogge sono state deboli, inconsistenti. Pensa che ad oggi sono caduti meno di 100 mm. di acqua mentre i valori normali si aggirano sui 300/400 mm. Molti, in genere non meteorologi, parlano di cambiamenti climatici. Se così fosse si dovrebbero avere effetti su larga scala; invece qui assistiamo ad una fenomenologia locale molto singolare come le piogge del beneventano. Le ragioni, le probabili cause appaiono incerte ma ne potremo parlare in seguito se la cosa ti può interessare. Sono comunque riuscito ad assicurare i gustosi friarielli per il compleanno di mia moglie che cade il primo ottobre, mentre la vendemmia, fatta con i più classici vitigni vesuviani che ho selezionato e che descrissi nel libro che tu hai, ha fornito vino buono, quasi ottimo, come dicono le analisi enologiche e qualche amico di buon gusto. E poteva essere eccellente con qualche goccia di pioggia in più a settembre.

Ho inoltre rivisto una versione abbreviata, o come dicono gli inglesi *abridged*, della mia Storia della Navigazione per mettere a disposizione degli interessati uno strumento più agile mentre i due volumi restano validi per chi vuole avere un quadro più completo e più approfondito. Il libro dovrebbe essere pronto a breve.

A proposito di scoperte geografiche

Ugo Doderò ha dedicato molta attenzione a personaggi di rilievo dell'epoca su queste News tra cui i portoghesi: Enrico il Navigatore; Vasco da Gama; Pedro Alvares Cabral... Per tutti questi, mi pare, abbia riportato in calce "Ricerche e traduzione dallo Spagnolo di Ugo Doderò". Ora come storico della navigazione

devo far notare che la gran parte delle fonti delle vicende portoghesi sono scritte in lingua portoghese, sia se si tratta di cronisti e storici coevi (Azurara, Joao de Barros, Castaneda, Correa, Damiao de Goes...) sia se trattasi di scrittori e storici più recenti (Visconte di Santarem, Viterbo, Quirino de Fonseca, Gago Coutinho, i due Cortesao, Luis de Albuquerque... e soprattutto la grande collezione della serie Memorias e della serie Separatas del Centro de Estudos de Cartografia Antiga per un totale di oltre 200 pubblicazioni).

Anzi ne approfitto per informare che dal momento che possiedo la maggior parte di tali pubblicazioni le metto a disposizione di studiosi interessati alla materia. Peraltro è bene precisare che è stato accertato da tempo che non è mai esistita la fantomatica scuola nautica di Sagres; che Vasco da Gama, come tutti gli altri nobili (hidalgo) portoghesi, era guerriero ed esperto di cose di mare ma non aveva navigato come pilota o capitano, mentre chi seguiva la sua rotta era l'esperto pilota Pero de Alenquer; inoltre la rotta seguita da Gama resta ancora un po' misteriosa perché pare che fossero stati fatti viaggi preparatori, voluti da Re Joao II, dal grande navigatore Duarte Pacheco Pereira per studiare bene venti e correnti tra il viaggio di Dias (1488) e quello di Gama (1487); Gama fornì a Cabral informazioni sui venti e questi, ingolfandosi ancor più nell'Atlantico inciampò sulle coste del Brasil nel luogo detto Porto Seguro.

(Devo ringraziare lo spirito di abnegazione e di paziente ricerca del nostro collaboratore Ugo Dodero innamorato della storia e delle navi. Che traduca dallo spagnolo o dal ghirghiso poco importa ai fini della divulgazione della storia . DL)

Il Comandante Schettino incauto “idiota” ?

Il pilota, in generale il capitano, ha un destino un po' curioso, spesso tragico. Già nella mitologia greca il pilota Tifi, molto esperto e abile nell'arte nautica, dopo aver condotto la nave Argo, che portava gli Argonauti alla conquista del Vello d'Oro nella lontana Colchide, attraverso le terribili Rupi Erranti o Simplegadi, cioè l'attuale Bosforo, viene colto da un male oscuro e muore. Anche Palinuro, pilota di Enea, dopo aver condotto le navi fino ai mari Italici, viene preso dal Sonno e precipita in mare trovando orrenda morte; e Telone, pilota della flotta di Cesare, viene colpito a morte nell'assedio di Marsiglia. Per venire in tempi più vicini ai nostri giorni Il C.te del Titanic Captain Smith si fa affondare con la nave alla vigilia del suo riposo dopo una lunga carriera a mare; ed il C.te Calamai, dopo la tragedia dell'Andrea Doria, in cui la sua collaudata arte nautica non collimava esattamente con alcune rigide regole formali, veniva relegato nel dimenticatoio dalla “società civile” ed Egli si chiudeva in un “dignitoso silenzio” fino alla fine dei suoi giorni. Dignitoso silenzio, non si sa bene se valore o pseudo valore o disvalore; ma la coscienza collettiva è salva.

In una delle ultime fasi del processo di primo grado, secondo il resoconto dei giornali, un magistrato inquirente ha definito il C.te Schettino un “incauto idiota”. Il termine idiota secondo lo Zingarelli, è sinonimo di persona stupida e

insensata, ignorante, stolto, rozzo e incolto, stupido, balordo etc. Mi chiedo, come sia possibile che un tale soggetto abbia potuto superare tutta una serie di prove ed esami, in Italia e all'estero, senza che nessuno si accorgesse che avesse a che fare con un idiota. Alcuni suoi C. ti, tra cui il cap. Gennaro Melillo, mi hanno assicurato che Schettino era un ufficiale "affidabile"; anche un secondo ufficiale, che aveva Schettino come terzo, lo ha giudicato preparato e competente in arte nautica, pur dimostrando una stima di sè forse eccessiva . A meno che non si tratti di un caso di follia dell'ultima ora un idiota del genere non può passare inosservato ed allora dovrebbero essere chiamati in causa tutti quei soggetti giuridici, individuali e collettivi, che lo hanno dichiarato idoneo, perito nell'arte nautica.

Ma posto che Schettino sia un idiota, un idiota è idiota e basta e non si può pensare o immaginare che possa fare qualcosa di più o meno sensato per cui un "incauto idiota" è una dizione impropria, improponibile perché è della massima incoerenza logica, un costrutto sballato! Non si può neanche ascrivere alle categorie di misologismi o paralogismi, è qualcosa senza alcun significato letterale o logico o semantico, almeno per i comuni mortali.

Si dirà che chi ha formulato il giudizio è un "supero" ed allora nulla da eccepire. Ma i superi proprio perché sono tali non dovrebbero usare linguaggi terreni. Ed intanto decidono del destino dei terreni con effetti che neanche i più bizzosi dei olimpici potevano vantare.

Silvestro Sannino

IL BELLO DELLA STORIA

DAL LITIGIO DI GENOVA E VENEZIA AI GIORNI NOSTRI

di Adriano Verani (Storico) da Trieste

Vorrei, se mi è concesso, entrare nella discussione dell'articolo

"Romano Prodi e le scoperte geografiche" di Silvestro Sannino (DL NEWS 33)

Mi riferisco in particolare al periodo di seguito riportato :

"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".

Sarei dell'opinione che il litigio tra Genova e Venezia che sarebbe meglio chiamarlo piuttosto "guerra di distruzione", poco abbia a che vedere, da un punto di vista strettamente operativo, con la presenza degli Stati italiani nella corsa alle scoperte geografiche se non per la partecipazione di singoli individui di grande caratura.

Mentre è senz'altro vero che la parte finanziaria giocata da Genova sia stata senz'altro il brodo di cultura dell'espansione delle nazioni atlantiche.

Genova era già stata messa fuori gioco con la "Guerra di Chioggia" (1381) sanzionata dalla Pace di Torino.

La Pace di Torino è determinante anche per Trieste che affrancatasi dalla dipendenza del Patriarcato di Aquileia riconquistava le sua libertà comunali.

Con la libertà politica conseguente, Trieste timorosa del vicino veneziano che la voleva ad ogni costo (intatta o distrutta!) invia una delegazione di cittadini forniti dei poteri necessari per richiedere protezione al Duca Leopoldo III d'Austria.

Ne segue il c.d. Patto di Dedizione che tuttavia lascia a Trieste ampi margini di discrezionalità. Il Patto, che sarebbe durato sino all'abdicazione del Beato Carlo I Imperatore -ultimo Signore di Trieste - avvenuta l'11 novembre 1918 (ma Carlo restava Re d'Ungheria, ove non aveva abdicato) venne "Dato e fatto nel nostro castello di Graz, nella sala ducale, l'anno del Signore milletrecentottantadue, indizione quinta, il dì ultimo di settembre all'ora dei vesperi o quasi..." legando per oltre cinquecento anni Trieste alla Casa d'Austria che ne rispettò sempre le sue caratteristiche nazionali italiane.

Genova poi, perdette le ultime posizioni nel 1453 con la presa di Costantinopoli da parte dei turchi dove i residenti genovesi assieme ad un manipolo di veneziani si batterono coraggiosamente accanto all'Imperatore Costantino XI Paleologo Dragas, santo e martire.

Anche le partecipazioni ad importanti eventi quali la battaglia di Lepanto (1571) furono ormai su un piano secondario. Mentre di primaria importanza restava la sua presenza finanziaria.

In sostanza, la presenza genovese (e ovviamente non parlo di singoli personaggi ma della Repubblica) nella corsa all'Atlantico era già fuori gioco; restava solo parzialmente la Serenissima ma con la necessità di una buona sorte politica che non ci fu.

Quanto alle forze marittime delle potenze atlantiche è ben vero che la Spagna e il Portogallo non avevano rivali all'inizio della corsa al Nuovo Mondo. Infatti, la flotta francese che allora era ancora di secondo piano dovette aspettare la possente iniziativa di Colbert che fece costruire una quarantina di vascelli.

Venezia, davanti allo sviluppo dell'attività atlantica, progettava la costruzione del Canale di Suez che -se attuato- avrebbe vanificato gli sforzi Ispano-portoghesi di una via occidentale all'Asia. Per cui Venezia- che allora era la potenza marittima più importante per numero di navi - riusciva a inserirsi sia pure secondariamente attraverso Suez (via terra) nel commercio con l'Asia con

reimbarco delle merci ai due estremi dell'istmo.

Ne seguirono avvenimenti innumerevoli che distrassero Venezia dal proseguire nella grande idea . Tra i più importanti , la Lega Santa contro i turchi promossa da Paolo III con ... come dire .. il “disimpegno” , l’abbandono , il tradimento di Andrea Doria verso i Veneziani alla battaglia di Prevesa ; Lepanto ; la Guerra di Candia (1647-1699 – ma la fortezza di Spinalonga rimase veneziana fino al 1715)) ; quella di Morea (1684-1699) , la Lega di Cambrai (1508) iniziata come coalizione di tutti i grandi Stati contro Venezia che non capitolò , sfiancarono la Repubblica che si rivolse alla terraferma.

Insomma, anni e secoli cruciali che avrebbero potuto far dire una parola importante a Venezia sul traffico con l’Asia via Suez , furono spesi in guerre mentre le nazioni atlantiche banchettavano raggiungendo una influenza che tuttora ancora si impone nella odierna Unione Europea, anche in materia linguistica.

Sarebbe ora il caso di ridimensionare con l’aiuto delle nazioni dell’est dell’Europa queste posizioni di indebito vantaggio (tutte le istituzioni europee si trovano in una raggio di circa 300 km , - Parlamenti di Strasburgo e Bruxelles , Consiglio e Commissione Europea a Bruxelles, BCE a Francoforte , Corte di Giustizia Europea al Lussemburgo, lasciando fuori l’Italia che – pur con qualche ‘aiutino’ e molte contrarietà soprattutto da parte del Benelux – è stata con il Trattato di Roma uno dei Paesi fondatori .) Adriano Verani

Osimo: una vergogna della storia italiana

Spunti di riflessione nel Convegno per il quarantennale del trattato del 10 novembre 1975 fra l’Italia e la Repubblica federativa jugoslava

Il 14 novembre 2015 nella prestigiosa cornice di Palazzo Cusani, - Milano - Sede del Circolo di Presidio dell’Esercito – Comando Regione Lombardia – si è tenuto il Convegno organizzato dal Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia per il quarantesimo anniversario del Trattato di Osimo, in collaborazione con l’UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo)

Non era mai accaduto che uno Stato sovrano cedesse una parte del proprio territorio senza contropartite, ma è quanto avvenne con la rinuncia italiana alla sovranità sulla Zona “B” del mai costituito TLT (Territorio Libero di Trieste). Del pari, non era mai accaduto che le lunghe trattative segrete fossero state condotte, sempre da parte italiana, da funzionari estranei al mondo diplomatico. Quello di Osimo fu un alto tradimento, reato perseguito dal Codice penale dell’epoca con la sanzione dell’ergastolo, ma venne approvato dai due rami del Parlamento con una larga maggioranza: a parte qualche caso personale di dissenso, i soli Gruppi che si espressero in senso contrario furono quelli del MSI

(Movimento Sociale Italiano).

E' facile comprendere, in tale ottica, come la vicenda di Osimo sia stata oggetto di un pervicace silenzio a livello politico, anche dopo l'avvento della Legge 30 marzo 2004 n. 92, istitutiva del Ricordo; e come la stessa storiografia abbia dedicato attenzioni quasi marginali ad un evento obiettivamente traumatico.

I lavori sono iniziati con i saluti di Romano Cramer da Albona, Segretario del Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia, che ha voluto anche ricordare la recente scomparsa, con un omaggio, alla Presidente del Movimento N.I.F.D. Prof.ssa Maria Renata Sequenzia – una vera e nobile Patriota italiana – Successivamente sono intervenuti il Col. Francesco Cosimato Direttore del Circolo Militare, del Gen. Giovanni Fantasia, Presidente dell'UNUCI – Sezione di Milano - della Prof.ssa Maria Dicorato, Esule da Fiume, e del Dr. Luciano Garibaldi nella sua duplice qualità di storico e di moderatore del Convegno, si sono tenute le relazioni di base da parte dell'On. Renzo de' Vidovich e del Dr. Carlo Montani, che ha illustrato anche quella dell'Ambasciatore (A.R.) Gianfranco Giorgolo, impossibilitato ad intervenire. Anche l'Avv. Prof. Augusto Sinagra non ha potuto partecipare all'evento.

Romano Cramer

LIBRI E RIVISTE

Sabato 28 novembre presso la sede Unuci di Napoli è stato presentato il libro di Renato Ferraro “ Romanzetto di amori, di mare e di battaglie “ che ha vinto il Premio speciale Unuci di Cernuglio per la narrativa . Il libro edito da Edizioni Di Mauro svolge la sua trama alla metà del IX secolo ispirandosi alla figura di Cesario console che, al comando di una flotta mista di navi napoletane sorrentine amalfitane e gaetane, sconfisse nell'849 i Saraceni che si accingevano per la seconda volta ad attaccare Roma. Il libro, romanzo, è gustosissimo , scritto con stile e lo annoveriamo tra i libri di Storia, perchè insegna in tempi come questi che non si tratta di scontri di civiltà o di religione , ma di azioni belliche tra mondo arabo e mondo cristiano ognuno con le sue caratteristiche antropologiche per la egemonia commerciale del Mediterraneo .

Enzo Maiorca ha scritto L'ultima emersione , Mursia, 2015 , € 14, il ritrovamento del sommergibile Veniero affondato per collisione (sembrava un colpo di mare, scrive il comandante, non ritenendo di fermare la nave) il 26 agosto 1925 dalla motocisterna Capena al largo di Capo Passero. Nel 1992 il grande apneista subacqueo, forte di animo e di fisico nonché di spirito, inizia la sua avventura insieme a compagni di mare e di pesca verso il ritrovamento del relitto ormai cripta funebre dell'equipaggio che quel giorno fatidico partecipava

ad esercitazioni navali.

Il racconto è un formidabile affresco di personaggi amici di Maiorca nati nel siracusano che caratterizzano e vivacizzano i lunghi preparativi per giungere sul relitto a oltre 50 metri di profondità e in più tornate.

La morale di questo racconto è lo stesso Maiorca che fa emergere: il rispetto per i morti del Veniero protetti dal mare e indirettamente di tutti i morti custoditi dal mare, la profondità delle acque che emana mistero e dalla fauna protettrice , il saggio silenzio della natura.

Storia Verità , n. 15 ottobre-dicembre 2015 , Nuova Aurora Editrice sas di Alberto Rosselli che è anche il direttore responsabile della rivista, email ross.alberto@alice.it www.storiaverita.org; www.facebook.com/storiaverita

Rivista “politicamente scorretta” di studi storici vi porta in questo numero all'attualità che stiamo vivendo e subendo, all'esame di episodi e di personaggi che hanno fatto la storia e che sono visti non negli schemi imposti dalla storiografia ufficiale ma con i contributi di collaboratori di altissimo valore messi in una luce in confronto con l'attualità. Il telefono per ricevere la rivista : 010 885886 335 6453335

La Carretta è un giornale nato tra gli studenti del Nautico San Giorgio di Genova (oltre 150 anni) e oggi curato dall'Associazione ex allievi e docenti, presidente il comandante Mario Gandolfi. Nell'ultimo numero gli editoriali di Gandolfi e dell'ingegner Francesco Boero descrivono lo stato attuale della formazioe scolastica degli allievi nautici e Gandolfi ricorda la nascita della Carretta negli anni '50 dagli allievi Girardini e Cassano. Io credo che ci siano state altre “ carrette “ anche negli anni anteguerra, e ho voluto ricordare a Gandolfi la mia esperienza con gli allievi di quinta che nel 1973 spinsi a redigere una carretta formato rivistina con carta patinata, mantenendo inalterato lo spirito costruttivo di satira e di cultura che caratterizzano questo foglio. Nel 1996 il prof. Armando Fioravanti fece uscire un numero speciale con articoli interessanti e molta satira , ma poi non uscì più nulla in formato editoriale. Merita questo giornale una attenzione degli ex allievi e docenti che non solo online (purtroppo nella rete arriva troppa roba) ma anche in carta si possa trovare nei tavoli degi uffici e nele case dei comandanti, direttori di macchina, ufficiali e ovviamente tutto il mondo dello shipping proveniente da questa scuola. (DL)

Vita e insegnamenti dei maestri del lontano Oriente – Baird T. Spalding – Edizioni il Punto d’Incontro

Un fantastico viaggio che molti desidererebbero compiere, una spedizione nel lontano Oriente avvenuta nel 1894, raccontata dall'autore, membro del gruppo

di ricerca composto da 11 persone. Un soggiorno durato tre anni e mezzo nel quale sono stati stabiliti contatti con i Grandi Maestri dell'Himalaya. Documenti e manoscritti tradotti con l'aiuto dei Maestri sono stati conservati dall'autore che ha deciso di pubblicare i suoi appunti in questo testo affascinante.

Viene qui descritto l'incontro, la vita e il pensiero di questi esseri superiori, ma così a noi appaiono, dal nostro limitato punto di vista, loro i Maestri dicono semplicemente: 'Siamo uomini come voi, abbiamo solo sviluppato di più i poteri che Dio ci ha dato; Figli!non siamo altro che voi stessi!'

Un filo sottile che accompagna la lettura ci suggerisce che: tutte le limitazioni possono essere sopraffatte elevando la coscienza, ma non si può insegnare nulla agli orgogliosi perché solo gli umili di spirito possono percepire la verità. Tutto è possibile, è lo sforzo continuo a compiere l'opera, dipende dalla nostra volontà, testimonianze affermano di un tempo vissuto dall'uomo in cui non venivano promulgate leggi perché ogni individuo realizzava la propria identità e viveva secondo una legge universale.

Nel percorso del testo si apre alla nostra visione un cammino evolutivo individuale in cui appare chiaro che la nostra strada procede in base alle scelte che singolarmente abbiamo fatto e continuiamo ad operare quotidianamente.

Un monito appare chiaro, un richiamo che ci sprona al senso di responsabilità personale: 'Ricordate che i pensieri e le parole si materializzano!'.

(Recensione a cura di Alessandra Forest)

Care Amiche e Amici,

Ho il piacere di informarVi circa l'avvenuta pubblicazione del mio nuovo libro:

"L'EPOPEA DEI TRANSATLANTICI, Evoluzione e declino delle navi da passeggeri italiane dal 1860 al 1980" edizioni Youcanprint.

Nel volume ho trattato del fenomeno del flusso migratorio, che ha caratterizzato il periodo in esame e dell'evoluzione della nostra cantieristica e di quelle mirabolanti costruzioni che hanno affermato il prestigio della nostra Marineria e della nostra Nazione nel mondo.

Il volume è acquistabile via internet presso Youcanprint o le altre librerie on-line oppure in La Spezia: presso le librerie RICCI o CONTRAPPUNTO.

Un caro saluto a Tutti . Franco Magazzù

Il mare, le guerre, la vita di Italo Abbate, La storia di un uomo narrata dal figlio, edizioni Il Campano, volume presentato da DL News , e che con sapienza e ricerca storica il professor Abbate ha pubblicato tracciando amabilmente la storia della marineria italiana nelle due guerre, la rinascita nel dopoguerra, la Tirrenia , nonostante guerre e amarezze, ricostruendo in chiave colloquiale le vicende italiane di mare e di terra. Un libro biografico e autobiografico attento alla verità e pieno di fermento e di umore intellettuale.

Un chador appeso (a un chiodo) in una stiva, Youcanprint, di Lucila Cechet.

Una donna a bordo che trasmette il suo inesauribile spirito di vita e di amore.
Appuntamenti alla Libreria Internazionale Il Mare di Roma

Martedì 1 Dicembre 2015 □ ore 18:30 presso Il Mare Libreria Internazionale via del Vantaggio, 19, 00186 Roma presentazione dello scrittore venezuelano Addati autore di I SANDALI AL COCCO.

La passione e l'amore scrivono. La passione per il mare e l'amore per chi gli ha consentito di scoprirlo e viverlo fin da bambino. E non esiste banalità nell'esistenza se lasci ...

PASSAGGIO A NORD OVEST a bordo del Best Explorer
Giovedì 3 dicembre .

Dalla viva voce di Salvatore Magri, uno dei protagonisti di questa impresa tutta italiana, conosceremo la straordinaria esperienza vissuta per 140 giorni oltre il Circolo Polare Artico tra la Groenlandia, i ghiacci dell'Arcipelago Artico Canadese (Nunavut), l'Alaska, il Mare di Bering e le isole Aleutine. Salvatore Magri, membro fisso dell'equipaggio di Best Explorer la prima barca (a vela) della storia della navigazione italiana ad aver attraversato con successo il leggendario "Passaggio a Nord Ovest" ci racconterà a parole ed immagini questa avventura.

Finissage: **FOTOGRAFARE IL MARE. I paesaggi costieri di Luca Tamagnini**
www.ilmare.com

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

NAVIGATORI ED ESPLORATORI SPAGNOLI

Francisco de Orellana

Spagnolo - Esploratore, Conquistatore e Governatore Militare nell'epoca della colonizzazione spagnola in Sud America.

Nacque a Trujillo – Spagna – nel 1511 e morì giovane nel Rio delle Amazzoni nel 1546 a soli 35 anni. Partecipò alla conquista dell'impero Inca e gli affidarono la carica di Governatore in diverse province del paese. A Puerto Viejo nel 1535 dopo averne partecipato alla fondazione venne nominato Reggente, Sindaco ed inoltre Tenente Governatore. La città di Guayaquil venne da lui rifondata nel 1537 dopo essere stata distrutta dai nativi, ma ricostruita nuovamente da colonizzatori spagnoli. Dopo la ricostruzione della città partì per Quito e, assieme a Gonzalo Pizarro, allestì una spedizione con la quale scoprirono il Rio delle Amazzoni. Dopo essere sopravvissuto alla fatica del viaggio in Amazzonia, F.de Orellana partì per ritornare in Spagna dove venne accusato di tradimento a

causa di accuse da parte di Pizarro. Dopo essere stato assolto, organizzò un'altra spedizione ma senza finanziamenti e con alcun incarico da parte della Corona. Trovandosi in questa poco brillante situazione divenne un "Pirata" e si diresse nuovamente al Rio delle Amazzoni, dove, con la maggior parte del suo equipaggio, morì in un luogo sconosciuto.

Cenni storici.

Nato, come già detto, in Trujillo nel 1511, era probabilmente un cugino della famiglia di Francisco Pizarro. Molto giovane, nel 1527, viaggiò verso il nuovo mondo operando in Nicaragua. Si unì all'esercito di Pizarro in Perù nel 1535 e guerreggiò con lui nel 1535 in varie battaglie. In una di queste perse un occhio. Nel corso delle guerre interne tra i vari conquistatori del Perù, Orellana si unì con i Pizarro, e da Francisco Pizarro venne mandato al comando di un reparto di Lima in aiuto di Hernando Pizarro. Nel 1538 gli venne dato l'incarico di Governatore della provincia di La Culata, sulla costa dell'attuale Ecuador, dove ricostruì e ripopolò Santiago de Guayaquil ch'era stata distrutta dagli indios.

(Ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Dodero)

Segue sul prossimo D.L. News

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Dal "MANUALE DEL MARINAIO" - SERVIZI LOGISTICI OSPEDALIERI"

(Tipografia Stato Maggiore della Marina - Roma-Edizione 1973)

Dal CAP 1°

"Forse quando sei stato designato a servire la Marina come M/slo non hai gradito molto questa qualifica: forse ti è sembrato di essere destinato ad una categoria di lavori servili, forse avresti desiderato... un titolo più guerriero, avrai invidiato i tuoi amici nominati cannonieri."

"Sarà bene che tu rifletta un poco su quelli che sono i tuoi nuovi compiti e sulle responsabilità che ne derivano: questo ti darà una nuova idea di ciò che veramente comporti la tua qualifica e ti farà comprendere che le tue nuove mansioni, per essere ben esercitate, richiedono qualità intellettive non comuni e comportano rinunce e sacrifici, tutte cose queste che ti danno diritto a considerare la tua qualifica con giustificato orgoglio."...

“Un buon M/slo deve essere ordinato, silenzioso, vigilante. Egli deve saper esser sereno anche con gli ammalati più intolleranti. Deve essere pietoso senza debolezze, deciso senza crudeltà. Deve essere in ogni momento disposto a rimandare il pranzo o il riposo se un caso grave sopraggiunge. Non sarà mai un buon M/slo colui che non cura i precetti dell’igiene, colui che dimentica le prescrizioni o le trascura o le segue solo approssimativamente, colui che rimanda o modifica l’esecuzione degli ordini. Un buon M/slo deve sempre aver presente l’importanza del proprio ufficio, deve un alto senso del dovere e molta comprensione per chi soffre. Spesso il decorso della malattia è influenzato dall’attenzione e dalle premure del personale addetto all’assistenza...”

f i n e