

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

Il Mare questo sconosciuto: come Vittorio G. Rossi

Ho chiesto alla nostra Carla Mangini, a cui ho donato prima di Natale La piccola antologia di Vittorio G. Rossi da me curata ed edita nel 2013 da Il Mare Libreria Internazionale di Roma, un commento sugli scritti del grande scrittore, giornalista e pensatore alla "scoperta" dell'uomo in tutti i continenti da inviato speciale. Ecco la sua risposta.

Gentile Decio Lucano , leggendo la "Piccola Antologia " ho ritrovato Vittorio G. Rossi, una cara presenza, un caro compagno della mia giovinezza. Non riesco a tutt'oggi a comprendere perchè sia stato quasi del tutto dimenticato. E' uno scrittore che, con la preveggenza delle anime sensibili e disincantate, colla sua esperienza di viaggiatore per mare e per terra, ha acquisito la capacità di far conoscere persone di qualunque tempo, in qualunque ambito vivano o abbiano vissuto e i tanti meravigliosi o drammatici aspetti della vita di mare . La sua filosofia può essere la filosofia di vita di noi tutti. La sua prosa da marinaio, precisa, asciutta, le sue frasi brevi, dirette, il linguaggio essenziale (con la totale mancanza di esclamativi e di frasi ad effetto) portano il lettore ad acquisire la sua stessa sensibilità. E quanta poesia si cela nella sua prosa. E' un attento critico del suo tempo e per certi versi anche del nostro per quello che oggi accade. Il suo rammarico per chi non comprende la bellezza del mare, nè il valore di coloro che, uomini veri, ne affrontano i pericoli, è palese nella maggior parte dei suoi scritti. E che questo, per certi versi, accada anche oggi, ci porta a condividere il suo rammarico.

Carla Mangini

ATTUALITA'

EMSA NEWS

In this issue: EMSA's 2017 priorities shared before EP's Transport Committee; EMSA study on the use of fuel cells in shipping; Visits and inspections activities gain quality assurance certification; EMSA publishes final report of the Firesafe study; Safe navigation via Copernicus maritime surveillance service.

La riforma portuale nel mirino di Federagenti

Federagenti denuncia che la riforma portuale, varata dopo dieci anni di attesa, è ancora ferma al palo «Tutto ciò - accusa Duci - accade in un momento a dir poco complesso della

portualità mondiale e italiana» Federagenti ha lanciato oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma portuale varata ormai più di sei mesi fa dal governo con il decreto di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali” che è stato pubblicato nella “Gazzetta ufficiale” dello scorso 31 agosto e che prevede principalmente misure di semplificazione burocratica e la riorganizzazione della gestione dei porti italiani con l'istituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale al posto delle 24 Autorità Portuali che sinora hanno governato i principali porti nazionali (inforMARE del 14 febbraio).

LIBRI DA TENERE D'OCCHIO

I 200 anni dell'istruzione nautica statale a Genova a cura di Virgilio Bozzo e Armando Fioravanti per chi vuole conoscere l'evoluzione dei nostri istituti nel corso di due secoli, con tabelle, schede e utili notizie.
Edito dall'Associazione Ex Allievi e docenti dell'I.T.N. San Giorgio Genova.

Il cuore in porto, Storia di baccan e camalli, di navi e armatori di Bruno Musso, Mursia . Bruno Musso racconta la storia della sua famiglia imparentata con la famiglia Grendi , nati spedizionieri nei primi anni dell'800 e oggi terminalisti, armatori e spedizionieri. Bruno Musso è un uomo costruttivo , ma anche un finissimo poeta , e non si direbbe, anche se il suo cuore in porto (Genova e non solo) ce l'ha messo con abile narrazione evidenziandone la storia e le vicissitudini. Ne parleremo nel prossimo DL NEWS, vi sveleremo il Musso lirico.

NOTIZIE DAL FRONTE DELLA BUROCRAZIA MARITTIMA ITALIANA ED EUROPEA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto

6° Reparto 4° Ufficio 3° Sezione

LETTERA CIRCOLARE

Titolo: Personale Marittimo

Serie: Formazione

A R G O M E N T O : Chiarimenti in merito al percorso formativo per accedere alle figure professionali di Allievo Ufficiale di coperta e Allievo Ufficiale di macchina. Decreto Direttoriale 19 dicembre 2016 (G.U. n. 2 del 3 Gennaio 2017).

A partire dal 1 gennaio 2017 cessano gli effetti delle autorizzazioni allo svolgimento del modulo di allineamento, di cui al DM 30 novembre 2007, emesse a favore di poli formativi accreditati dalle Regioni ... (30-01-2017)

L'IMO ha esteso la certificazione STCW (Manila) al 1 luglio 2017.

In Italia sindacati e armatori sempre più proni alla mercé dei burocrati hanno chiesto “ un

esame preliminare” per evitare i nefasti corsi direttivi (ufficiali, comandanti e direttori macchine) e l'introduzione per questi corsi di e-learning a bordo delle navi ,“virtual training” come riferisce il giornale degli ufficiali britannici, una opportunità che Videotel ha messo a disposizione forte di 14mila training records. Sappiamo che anche l'Accademia di Marina Mercantile di Genova ha in programma la registrazione in dvd delle lezioni per il training a bordo degli ufficiali.

L'IMO ha anche chiesto alla UE di non *rompere le scatole* con scadenze sulle emissioni delle navi a breve scadenza, ma questa è un' altra mala burocrazia.

INTANTO PARTONO LE DENUNCE/RICORSI DEI CAPITANI AL TAR CHE DA' RAGIONE ALLE ISTANZE DEGLI UFFICIALI E CONDANNA IL MIT ANCHE ALLE SPESE PROCESSUALI (TAR LAZIO 8 febbraio 2017).

IL COMMENTO DI ANNEO SLATAPER

Anche io sono stanco ma soprattutto "arrabbiato" al punto di sentirmi male quando ne discuto. Non riesco ad accettare che si discuta per cercare un compromesso su un problema che non dovrebbe esistere e che sembra sia invece accettato da tutti . " I corsi si devono fare perchè c'è una circolare del ministero ! " E' incomprensibile come nessuno metta in discussione la circolare o le circolari che scaturiscono da una gratuita iniziativa del Mit e che si vogliono, invece, far risalire all'EMSA! Nel frattempo, si intravede, all'improvviso, la prospettiva di maggior lavoro per i centri di formazione con " l'e-learning". Sarebbe questa la soluzione prospettata, badate bene, non dal MIT, ma da chi dovrebbe tutelare gli interessi dei marittimi! Poveri noi!

ECONOMIA

TEMPESTA PERFETTA SUI MARI, IL CRACK DELLA FINANZA NAVALE

Un libro di Sergio Bologna

Riceviamo dagli amici di Trieste un interessante articolo apparso su Il Piccolo

IL PICCOLO 12 febbraio 2017

<http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2017/02/12/news/il-modello-innovativo-di-trieste-puo-sfidare-la-criasi-dello-shipping-1.14868983?ref=search>

«Trieste si salverà dalla tempesta perfetta che si sta abbattendo sul mondo dello shipping». Lo sostiene il professor Sergio Bologna, e si tratta di un'affermazione di peso non certo perché Bologna stesso è triestino, ma perché è ritenuto uno dei principali esperti europei di logistica e dopo essere stato tra l'altro anche consulente in materia di trasporti di diversi governi, attualmente è anche presidente dell'Agenzia imprenditoriale

operatori marittimi (Aiom) che si prefigge l'obiettivo di tutelare e promuovere gli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori del Friuli Venezia Giulia.

La situazione internazionale, soprattutto per quanto riguarda il settore dei container, e più nel dettaglio il ruolo di Trieste anche in rapporto alla concorrenza di Venezia e di Capodistria saranno al centro la settimana prossima di due giornate di studi.

Martedì alle 17.30 al teatro dei Fabbri in via dei Fabbri 2/a sarà proiettato il film "The forgotten space" di Allan Sekula e Noel Burch con l'introduzione di Elisa Grandi in collaborazione con la Cappella underground.

Mercoledì alle 17 nella sala Tessitori della Regione in piazza Oberdan 5 al centro del dibattito ci sarà il libro dello stesso Bologna intitolato "Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale" (edizioni Derive approdi). Dopo la presentazione del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Zeno D'Agostino, ne discuteranno con l'autore Vittorio Torbianelli (università di Trieste), Bruno Zvech (Accademia del mare), Giulio Lauri (consigliere regionale) e Mario Sommariva (segretario generale dell'Authority).

Il film "The forgotten space" è girato a bordo di una portacontainer Hanjin, la compagnia che occupava il settimo posto al mondo e che fallendo ha scopercchiato il vaso di Pandora di una crisi che è generale. «Il paradigma del container ha retto per 50 anni - scrive Bologna - ha avuto il suo momento di massima fortuna quando la Cina ha conquistato in rapida sequenza la leadership del commercio mondiale, ma con la crisi del 2008-2009 ha iniziato a incrinarsi e oggi possiamo ben definirlo un paradigma dimezzato. Sarebbe auspicabile che anche a Venezia se ne rendessero conto». Basta quest'ultima frasetta per affondare il porto off-shore per il cui progetto definitivo è già stato firmato il contratto. «Dubito che vi saranno investitori, ma una cosa è chiara - afferma Bologna - lo Stato non deve dare i soldi perché Venezia già così sta soffocando». Allora fa bene Zeno D'Agostino a non valutare un porto dal numero dei teu. «Benissimo - sottolinea l'autore - perché un porto si misura da tanti altri fattori, ad esempio dalla creazione di lavoro (nel libro c'è anche un'intervista a Sommariva sulla creazione dell'Agenzia del lavoro, un esempio a livello nazionale, ndr.). In passato si è sbagliato a voler concorrere con Capodistria comprimendo il costo del lavoro». Oggi a Trieste l'immaginazione sembra salita al potere. «C'è una visione rivoluzionaria - commenta Bologna - che punta sull'occupazione, sui traffici intermodali con i treni di Trieste che ormai arrivano fino a pochi chilometri dal porto di Anversa, con il rilancio dei Punti franchi. Gli stranieri stanno per investire e i turchi lo stanno già facendo. Anche nel settore delle crociere alla fine Venezia dovrà arrendersi a Trieste». (s.m.)

DOPO LE PAROLE DI SERGIO BOLOGNA IL NOSTRO CONTRIBUTO AL DIBATTITO

PROTEZIONISMO , UN MALE INCURABILE?

Alla luce degli ultimi cambiamenti politici e degli sviluppi del commercio mondiale facciamo il punto su un fenomeno che ha sempre accompagnato la circolazione delle merci iniziando dal pensiero di Tobia Costagliola.

Caro Decio, ho letto con interesse quanto hai scritto sul 4 DLNews 017 e non posso fare a meno di trasmetterti alcune considerazioni che scaturiscono da una personale visione, forse troppo generica e superficiale. Mi rendo conto che si tratta di un problema antico, mai sopito, e che ora ricomincia a farsi sentire con tutte le sue pesanti implicazioni.

Quello che tu scrivi alla fine delle tue riflessioni sul protezionismo è vero :

" Protezionismo e liberismo navigano affiancati non certo verso il nulla, ma progrediscono in un equilibrio che fa vinti e vincitori. Ma che va avanti".

Secondo me, questo è vero solo entro certi limiti, oltre i quali, i vincitori sono sempre gli stessi o meglio a perdere sono sempre gli stessi, cioè i più deboli.

Oggi, e anche ieri, il termine "Protezionismo" individua quella politica economica volta a " proteggere" la produzione "nazionale" dalla concorrenza straniera, in particolar modo limitando le importazioni o imponendo alti tassi doganali sulle merci importate. Volendo però dare un significato più vasto di stampo etico/filosofico al termine che trae la sua etimologia da "Proteggere", "Protezione", risalta subito che c'è qualcosa che non quadra. Proteggersi significa difendersi da attacchi, preservarsi, salvaguardarsi, ecc. Il che presuppone due distinte entità una delle quali attacca ed una è costretta a difendersi per non soccombere.

Naturalmente chi vince, qualunque siano le modalità del combattimento, è sempre il più forte. Si presuppone quindi, ineluttabilmente, che c'è sempre uno che vince e uno che perde, anche se poi si "fa la pace" alle condizioni del vincitore..

E' ragionevole pensare che colui che tende a proteggersi è colui che è più debole e che non ha di certo mire aggressive o conquistatrici.

Ma cosa succede quando chi tende a proteggersi è già il più forte ? Vince sempre lui, a danno del più debole che, invece, deve subire le sue manovre "protettive".

Potremmo dire che il protezionismo di cui si parla sia la conseguenza inevitabile, la reazione istintiva alla " globalizzazione", al " libero mercato". Anche se questa reazione può essere comprensibile, sono sicuro, che, nel medio/lungo termine, si ritorce, tuttavia, contro chi la attua. Si può mai pensare di arrestare il fenomeno della globalizzazione che, pur assumendo oggi una dimensione straordinaria, è stato sempre latente e si è manifestato in maniera più marcata quando gradualmente gli impedimenti geo-socio-politici sono stati rimossi ?

Allora si dovrebbe risalire alle cause della globalizzazione che scaturiscono essenzialmente dai planetari errori commessi nel corso della storia dalle potenze più influenti che hanno di fatto creato e mantenuto quegli ostacoli e quelle barriere che, ineluttabilmente sono scomparse, o traumaticamente o naturalmente, ma che hanno rivelato il "gap" tra varie aree geopolitiche e aperto un vasto sistema di vasi comunicanti che ora si vorrebbe richiudere perché minaccia sistemi di vita privilegiati che attuano in loro difesa una strenua resistenza e protezione.

NAZIONALISMO

Non si può, tra l'altro, ignorare che il protezionismo è figlio del "nazionalismo", altro fenomeno che periodicamente fuoriesce dal vaso di Pandora e che se, leggiamo la storia, non ha mai portato alcun beneficio ma solo guerre, lutti, prevaricazioni e distruzione morale e materiale. Sono queste le prospettive di oggi se il buon senso non prevarrà sul bieco egoismo che vorrebbe che il mondo tornasse indietro o girasse al contrario...L'abbiamo già fatto altre volte ma questa volta corriamo dei rischi molto più seri....

Caro Decio, il mio è, forse, un commento generico e retorico ma credo che, per poter affrontare concretamente il binomio "protezionismo e globalizzazione", legati comunque, allo sbilanciato rapporto tra ricchezza e povertà tra le varie regioni del mondo ed alle naturali ed irriducibili tensioni che ne derivano, tutti dovremmo approfondire gli eventi della storia recente e passata dell'umanità, per trarne lumi e guida per il nostro futuro. Se prendiamo come esempio il commercio marittimo, i tempi in cui i traffici erano regolati prevalentemente dalle "Conferences", accordi bilaterali tra Stati, riparti di traffico, ecc. ci appaiono come un irreale e lontano ricordo. Sarà mai realistico pensare di ripristinare tutto ciò, in un contesto di ragionato equilibrio tra protezionismo e libero scambio ? Utopia pura. Stiamo vivendo un processo irreversibile in cui chi è al livello più basso tende inevitabilmente, in maniera

naturale o traumatica, a raggiungere un livello più alto. L'equilibrio che ne deriverà, non possiamo dire quando, sarà inevitabilmente raggiunto a spese di chi sta più in alto. Nel frattempo i “contorcimenti” e le “paure” di chi sta “più in alto” alimentano quell'egoismo di cui il protezionismo è l'espressione più dannosa e insensata.

Ora il presidente Trump, al grido di “America First”, voce purtroppo già sentita dai nostri padri prima del 1939, esaspera nazionalismo e protezionismo, disconoscendo, tra l'altro, in preda ad una “lucida follia”, quei trattati internazionali e quelle “regole interne” che molto contribuivano al mantenimento di quell'equilibrio di cui tu, Decio, scrivi.

I RISCHI DELLE MISURE PROTEZIONISTICHE

Trovo molto significativa ed allarmante quanto riportato dall'Agenda Confitarma del 10 febbraio 2017 che, partendo da una mappa dei Rischi del SACE (Sezione Speciale per l'Assicurazione del Credito all'Esportazione della Cassa Depositi e Prestiti), evidenzia come il protezionismo stia tornando pericolosamente in auge. Riporto qui di seguito il testo integrale:

<<Mappa dei Rischi 2017: la SACE (Gruppo CDP) ha pubblicato la nuova edizione della Mappa dei Rischi che illustra lo scenario per chi esporta e investe all'estero. Emerge un mondo diviso, caratterizzato da un forte ripensamento della globalizzazione e dal ritorno in auge delle politiche protezioniste, oltre che da una crescente dicotomia tra mercati avanzati ed emergenti, particolarmente segnati da elevati livelli d'indebitamento, tensioni valutarie e instabilità geopolitica. In questo contesto, tuttavia, l'export e l'internazionalizzazione non sembrano destinati a ridimensionarsi, ma dovranno avvalersi di strumenti più evoluti e trovare nuove direttrici di sviluppo. “Il protezionismo sta tornando pericolosamente in auge e le aspettative per quest'anno non sono rosee - spiega Beniamino Quintieri, Presidente di SACE - L'esperienza insegna, tuttavia, che nel medio-lungo termine gli effetti delle barriere al commercio tendono a rivelarsi un boomerang per i paesi che le introducono”. Il 2016 ha segnato un picco nelle misure protezionistiche adottate da diversi Paesi nel mondo: dallo scoppio della crisi finanziaria globale le barriere elevate sono salite a oltre 3.500, in particolare nei Paesi del G20, a partire dagli USA negli USA, che hanno introdotto 1.084 misure protezionistiche, in media una ogni quattro giorni >>.

Il testo si commenta da sé.

Tobia Costagliola

Ravenna, 10 febbraio 2017

COME DIFENDERSI DALLA SPIRALE PERVERSA DEL PROTEZIONISMO MARITTIMO

Michele Lacalamita è stato un protagonista negli anni '70 e '80 dello Shipping mondiale. Era presidente della Finmare, presidente dell'Associazione degli armatori europei e giapponesi e successivamente presidente del porto di Trieste. E' stato un amico carissimo, un gentiluomo che partecipò a vari eventi che avevo organizzato con la mia rivista TTM, una persona sempre disponibile che ricordo con nostalgia e affetto, mancato l'anno scorso a 90 anni. Ritenendolo molto utile, pubblichiamo la presentazione di uno studio che pur datato 30 anni fa inquadra la mappa (composta da 75 schede) del protezionismo marittimo che è ritornato in auge tra timori veri e presunti. Anche se la tecnologia navale, il commercio marittimo che s'incentra sui vettori protagonisti del pacchetto all inclusive – dalla 4PL alla 5 PL della Maersk –, gli strumenti che adoperano gli operatori nel traffico delle merci sono cambiati (in parte), gli operatori hanno sempre davanti un orizzonte tecnico, giuridico e geopolitico in rapida

evoluzione, non mancano frammenti di protezionismo indotti da Stati o addirittura da grandi compagnie (come scrive Tobia Costagliola) . Il significato di questo termine è ampio e un po' abusato , per questo pubblichiamo un utile strumento “storico” che gli interessati --siamo sicuri-- gradiranno leggere. (DL)

COME DIFENDERSI DALLA SPIRALE PERVERSA DEL PROTEZIONISMO

MARITTIMO

RISERVE DI CARICO E DISCRIMINAZIONI DI BANDIERA

Presentazione

Nell'ultimo decennio il protezionismo marittimo si è diffuso a pelle di leopardo nel mondo. Lo praticano un po' tutti gli Stati, sia quelli in via di sviluppo e a commercio di Stato sia quelli industrializzati. Esso costituisce indubbiamente uno dei maggiori ostacoli al risanamento economico dell'industria marittima. Per evidenziarne la portata e la diffusione e per offrire uno strumento di lavoro funzionale a coerenti scelte di difesa , la Finmare ha curato , nel 1986, una mappa che aggiorna di anno in anno, delle riserve di carico e delle discriminazioni di bandiera.

Questa terza edizione abbraccia 75 Stati e contiene altrettante minischede , una per ogni Stato , che evidenziano in sintesi le rispettive normative , gli strumenti e le modalità con cui tali normative vengono attuate , nonché i blocchi o le limitazioni che da esse derivano al libero e competitivo accesso ai carichi.

Gli elementi basilari riportati nelle minischede sono stati ricavati dalle seguenti fonti: OCSE, “ Ministers' Transport Committee (MTC) , “ Consultative Shipping Group – representing EEC, “Scandinavian and Japanese Governments” (CSG), “ Council of European and Japanese National Shipowners' Associations “(CENSA), “ Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes “” CAACE), Finmare, Confitarma, Società Nazionale Metanodotti (SNAM).

Scorrendo le minischede, appare evidente che le molteplici e differenti normative protezionistiche in atto possono essere , di larga massima, ricondotte ai seguenti tre tipi di intervento:

--prescrizione di bandiera;

--ripartizione bilaterale dei traffici ;

--riserva dei carichi di conto governo e assistiti dallo Stato.

I tra tipi di intervento vengo attivati , separatamente o congiuntamente, sia da paesi a commercio di Stato che da paesi in via di sviluppo e industrializzati. In maggiore dettaglio :

– i paesi a commercio di Stato prescrivono sistematicamente l'imbarco della totalità dei carichi su navi di bandiera, mediante contratti di acquisti FOB (vettore scelto dal compratore) o di vendite CIF (vettore scelto dal venditore) , nonché mediante fissazione dei relativi noli. In tal modo , detti Paesi controllano in esclusiva le rispettive importazioni ed esportazioni.

L'unica deroga a tale prassi é talvolta rappresentata dagli accordi bilaterali, che consentono loro di vantare normali rapporti commerciali con talune marine estere , in cambio di una quota di scambi spesso figurativa concessa alla controparte. La complessiva capacità di stiva gestita dai paesi a commercio di Stato ammonta al 7% circa di quella mondiale (dati EUROSTAT , 1987).

– i paesi in via di sviluppo tendono sempre più , mediante accordi bilaterali governativi, a ripartire al 50/50 tra le flotte delle parti contraenti la totalità degli scambi marittimi, escludendo i vettori terzi in servizio regolare o saltuario. E ne controllano la rigorosa

applicazione tramite appositi uffici paragonati (Central Freight Bureau), che permettono a navi appositamente autorizzate l'imbarco e lo sbarco di merci , partita per partita, previa determinazione del nolo.

Tutto ciò essi fanno in aperta violazione della Convenzione delle Nazioni Unite per le conferenze marittime (più nota come Codice Unctad), predisposta nei primi anni '70 per favorire una adeguata e ordinata partecipazione delle loro flotte al trasporto di carichi conferenziati di linea , senza bisogno di ricorrere a discriminazioni e a noli di imperio.

La complessiva capacità di stiva di cui dispongono i paesi in via di sviluppo è pari al 25 % di quella mondiale (dati EUROSTAT ,1987);

– infine diversi paesi – anche industrializzati , quali Stati Uniti, Francia, Spagna-- riservano alle rispettive bandiere il trasporto , in percentuali variabili dal 40 al 100% , dei carichi di conto governo o assimilati, delle merci la cui importazione o esportazione viene assistita da finanziamenti statali, e di taluni i prodotti di base. Inoltre taluni paesi industrializzati, specialmente europei, accedono da diversi anni, con malcelata arrendevolezza agli accordi bilaterali ed alle restrizioni unilaterali, portati avanti dai paesi in via di sviluppo. La complessiva capacità di stiva offerta dai paesi industrializzati – sotto bandiera nazionale e di convenienza – rappresenta all'incirca il 68% di quella mondiale (dati EUROSTAT, 1987). Quella offerta , in particolare, dalla Comunità europea si è ridotta negli ultimi anni al 19,4% risultando così inferiore a quella dei paesi in via di sviluppo (25%).

Come decelerare la spirale perversa ?

Come decelerare la spirale perversa delle riserve di carico e delle conseguenti discriminazioni di bandiera, che va trasformando le libere arterie oceaniche in tanti catini protetti e isolati gli uni dagli altri , con la conseguenza di aggravare i costi di gestione delle navi, l'eccesso di tonnellaggio , la destabilizzazione dei noli e, in definitiva, le passività delle aziende ?

Ci si provano in tanti , governi ed armamenti, ad avanzare proposte e iniziative atte a bloccare tale spirale , ma finora con risultati incerti. Il più autorevole intervento per liberare il commercio marittimo dalla sempre più fitta rete di limitazioni che lo va progressivamente imbrigliando è stato fatto , nel settembre 1986, dai 96 paesi aderenti al GATT (Accordo Generale sul Commercio e sulle Tariffe).

Il GATT , infatti ha denunciato con chiarezza che il libero commercio marittimo è oggi ostacolato da ben oltre 120 accordi bilaterali limitativi delle esportazioni, dall'assoggettamento delle importazioni (per il 27% di esse) a divieti e controlli, e dalle diffuse pratiche di dumping e di protezionismo.

Il gioco incrociato di accuse, di veti e di rinvii tra le maggiori aree di scambi commerciali – Cee. Usa. Giappone e Terzo Mondo – non ha però consentito finora di prevedere accordi e compromessi percorribili.

La CEE ha approvato, nel dicembre 1986, tre regolamenti di immediata applicazione negli Stati membri , per la difesa delle bandiere comunitarie dall'esterno e per la rimozione delle riserve unilaterali e bilaterali di carico. Due di essi prescrivono la resistenza congiunta dei 12 Stati comunitari contro quei paesi che bloccano o limitano l'accesso competitivo delle flotte comunitarie ai loro traffici, e danno facoltà di imporre multe a quelle compagnie estere di Stato, o dallo Stato finanziariamente assistite , che, con pratiche di dumping , danneggiano l'industria armatoriale comunitaria. Il terzo regolamento sancisce la rimozione delle riserve unilaterali di carico per gli Stati membri che ne hanno (vedi Francia e Spagna) e delle riserve derivanti da accordi bilaterali tra Stati membri e paesi terzi (vedi Belgio, Francia, Germania, Italia, Gran Bretagna e Spagna).

Gli Stati dell'OCSE hanno seguito a ruota l'iniziativa Cee , adottando , nel febbraio 1987, una risoluzione che estende la politica difensiva dei 12 paesi comunitari ai 24 dell'OCSE.

A seguito delle succitate decisioni della Cee e dell'OCSE, i governi dell'Europa Occidentale,

del Giappone e degli Stati Uniti stanno esaminando l'opportunità di intraprendere congiuntamente, in forza dell'accordo difensivo CSG/USA firmato nel marzo 1986 a Copenhagen, la resistenza contro le pratiche protezionistiche dei seguenti Stati: Africa Occidentale e Centrale, Taiwan, Corea del Sud., Brasile, Indonesia, Perù e Sri Lanka. Anche in Italia sono stati rafforzati i poteri del Ministro della Marina Mercantile a difesa della bandiera nazionale. Con la legge 69 approvata nel febbraio del 1987, il Ministro della Marina Mercantile è stato infatti autorizzato ad adottare una serie di misure tese a limitare o a vietare la partecipazione al trasporto marittimo originato dal sistema economico italiano, in entrata e in uscita dai porti nazionali: alle compagnie di navigazione che limitano l'accesso competitivo ai loro traffici; alle compagnie che < pongono in atto misure idonee ad assicurarsi quote di traffico italiano da ritenere pregiudizievoli per gli interessi nazionali >; alle compagnie di paesi con i quali < esiste un consistente squilibrio > tra la partecipazione italiana ai trasporti marittimi originati da quei paesi e la partecipazione di navi di quei paesi ai traffici originati dall'Italia.

Ne consegue che, in forza di tali decisioni, il fronte difensivo risulta oggi allargato e munito di mezzi validi per operare. All'inizio del 1986 vi erano soltanto buone intenzioni e proposte, ma non vi erano leggi; oggi, invece, si può contare su efficaci dispositivi difensivi internazionali e nazionali.

Non solo esistono gli strumenti difensivi ma – ciò che più conta – essi sono stati già attivati dalla CEE, Stati Uniti e Giappone avverso le discriminazioni praticate da Taiwan, Corea del Sud ed Africa Occidentale e Centrale a danno delle bandiere occidentali. Le negoziazioni in corso fanno ben sperare.

Se non verranno meno le conseguenti e coerenti decisioni politiche, è legittimo sperare in una pur faticosa ma progressiva decelerazione della spirale perversa del protezionismo marittimo (segue la mappa dei 75 Stati con le schede)

-
Michele Lacalamita, gennaio 1988

LETTERE DA LEGGERE

A PROPOSITO DEL MOSE DI VENEZIA

Caro Decio, un solo commento al tuo foglio 05 DL NEWS 2017 sul Mose. (Osservatorio sui Porti di Tobia Costagliola, Venezia).

Spero che il sig, Musolino (neo presidente AdSP) non faccia con il MOSE la stessa fine che, tornando in Italia, hanno fatto altri prima di lui. La credo opera che necessita del coraggio di molti tagli, di altrettanti rifacimenti funzionali ed esecutivi. Senza intralci esterni, senza genialità interne al gruppo.

Auguro che trovi e si affianchi di Ingegneri e di tecnici capaci, che abbia una amministrazione che lo ascolti, e sopra di tutto gli diano i soldi per demolire e rifare. Me ne sono fatto una idea dal capitolato della "barge per la manutenzione" e dalle cerniere dei cassoni. Solo chiacchiere informali fra ingegneri che bevono il caffè, qualche schizzo su tovagliolini, in ambienti dove

sanno arrangiarsi parecchio in costruzioni navali là vicino.
Ho fiducia perchè ci sono gli esempi di opere analoghe che da 50 e più anni funzionano. ho fiducia perchè credo all'utilità del MOSE.
Auguri sinceri al sig, Musolino, auspico la buona conduzione dell'opera e metto a disposizione la mia buona volontà di professionista.
Un caro saluto a tutti e sempre grazie di tenerci informati.

Ing. Giorgio Marega

E SI RITORNA SEMPRE A SOGNARE UN DICASTERO COMPETENTE E COORDINATORE

Caro Decio, col solito interesse ho ricevuto il tuo DL News n.5 e sono lieto che pure tu abbia evidenziato che Giovedì 16 Febbr. nella sede del Nautico in Darsena vi sia la presentazione del volume “ Navigando sul mare dei ricordi” edito dall’Associazione ex Allievi ed ex Docenti dell’Istituto Nautico S.Giorgio, volume che contiene scritti di ufficiali che hanno navigato su quelle navi Liberty che hanno rappresentato la rinascita della Marina Mercantile Italiana nel dopoguerra. Il mio grazie all’Associazione ex Allievi che mi ha permesso, in qualità di simpatizzante e come ex Uff.le Marconista sui Liberty, di partecipare pure io con 3 scritti da pubblicare sul volume. Nel tuo DL News n.5 si parla del tuo “On line” come un foglio d’elite. E’ senz’altro vero poiché gli argomenti e le tematiche vengono trattate con molta competenza, perizia e professionalità, ma non dimentichiamoci delle lotte intraprese per il personale navigante e quello da avviare alla professione del marittimo (vedi percorso professionale per gli allievi), e poi il tanto agognato ripristino del Ministero della Marina Mercantile. Caro Decio, noto con piacere che a pag.4 sempre del tuo D.L.5 c’è qualcuno che citando articoli da giornali denuncia le “Banche on line-poteri forti”, “I social che non pagano tasse” e le “Fake news”. Quanto enunciato è pura verità ed è frutto, a parer mio, di un’assenza di politica, non di cattiva o buona politica, ma di un distacco dalla politica, che ha pure ispirato chi ha scritto “Nemo propheta acceptus est in Patria” in cui si evidenzia come il nuovo Presidente in pectore dell’Autorità portuale del nord Adriatico sia un gran esperto di assicurazioni ma non di portualità. La questione è controversa poiché vi è chi sostiene il contrario, ma sono certo che se il tutto fosse, a monte, giudicato ed analizzato da un Ministero Marina Mercantile vi sarebbe una scelta più ponderata. Caro Decio, in ultimo e se ti ricordi, mi sono occupato varie volte “motu proprio” o su invito dell’Ing. Telesca e del Cap. Rudy Toninato dei problemi della navigazione interna lacustre, fluviale, su canali, o in acque promiscue, problemi che non riescono ad essere risolti (o che non vogliono essere risolti) a causa di una mancanza di punti di riferimento. Infatti anche la navigazione interna fa capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti .

Ugo Doderò

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

NOTIZIE UTILI, CONVEGNI

SI PUÒ VIVERE SENZA SCIENZA?

SEFIR - Scienza e Fede sull'Interpretazione del Reale , Area di ricerca interdisciplinare costituita presso l'ISSR Ecclesia Mater promuove il Convegno:

Si può vivere senza scienza?

Ne discuteranno scienziati, teologi e filosofi il 2, 3 e 4 marzo 2017 nell'Auditorium Antonianum in Viale Manzoni 1 a Roma.

L'opinione pubblica italiana non ha sempre un atteggiamento amichevole verso la scienza. Da una parte la scienza (spesso confusa con la tecnologia o con la medicina) dovrebbe risolvere ogni problema (con la cura giusta, tramite una macchina innovativa, un algoritmo, una formula, ecc.). Dall'altra si ipotizzano commistioni oscure fra scienza e potere, al punto da immaginare che certe bufale che girano on line siano oro colato e che gli scienziati le contraddicano a vantaggio di imprecisati “poteri forti”.

La scienza è al contrario una pianta gracile, difficile da far crescere, alla quale è facile causare un danno grave. Per questo SEFIR - Scienza e Fede sull'Interpretazione del Reale ha ritenuto opportuno proporre ad alcuni relatori di approfondire la domanda cruciale “Si può vivere senza scienza?”

SEFIR Scienza e Fede sull'Interpretazione del Reale - Area di ricerca interdisciplinare
Piazza S. Giovanni in Laterano, 4 - 00184 ROMA Tel. 06.698-95537- 06.698.86298 fax
06.698.86280

mail: SEFIRArea@gmail.com <http://www.ecclesiamater.org/> (voce Aree di Ricerca

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE – LEGA NAVALE ITALIANA – NAPOLI

Una rivista on line piena di attualità e storia di tecnologia, vela con illustri collaboratori.

Via Sedile di Porto, 33 – 80133 Napoli – tel./fax 0039 081 4206364 – website: www.cstn.it –

email: info@cstn.it

MARE NOSTRUM AWARDS

Mancano poco più di due mesi alla conclusione della X Edizione del concorso giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards. Il Premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso: i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2016 e il 15 aprile 2017. Tutti i dettagli si trovano al seguente bando oppure sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce “Press & Media” al link Mare Nostrum Awards. Per questa edizione, il premio totale di 50mila euro netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. Per chi volesse approfondire temi specifici il gruppo Grimaldi mette a disposizione, fino al prossimo 30 marzo, un viaggio apprendimento su una delle sue moderne navi in servizio tra Italia, Spagna e Grecia. La segreteria organizzativa del Premio (i recapiti sono in coda al bando) ed io rimaniamo a disposizione per eventuali tue richieste. Grazie per l'attenzione e buon lavoro.

Luciano Bosso

Il Bando della X Edizione

1. Finalità e area tematica - La X edizione del Premio giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum, si propone di promuovere e valorizzare i viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare la conoscenza delle Autostrade del Mare che costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale ed un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei paesi bagnati dal Mare Nostrum. Gli elaborati in concorso dovranno, pertanto, sottolineare i vantaggi che i collegamenti marittimi, effettuati con navi moderne, sicure e veloci, assicurano dal punto di vista economico, sociale, turistico ed ambientale nonché il loro contributo a creare un'area di scambi e cooperazione tra le varie sponde del Mare Nostrum.

2. Requisiti per la partecipazione - Al Premio possono partecipare giornalisti professionisti e pubblicisti, autori in generale e fotografi che avranno diffuso l'argomento, descritto nell'area tematica, tra il 15 settembre 2016 ed il 15 aprile 2017. La partecipazione al concorso è aperta ad autori residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco che potranno presentare i propri lavori in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese o greco. I premi saranno assegnati a servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi o radiofonici, reportage fotografici, nonché inchieste economico-turistiche giudicati dalla Giuria coincidenti con le finalità istitutive del Premio.

3. Media - Saranno ammessi al concorso gli elaborati divulgati, nelle lingue sopra indicate, in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco attraverso: quotidiani e periodici a diffusione nazionale (incluso le versioni online); pubblicazioni a diffusione nazionale e testate online di trasporto e di turismo; agenzie di stampa; emittenti radio e/o televisive nazionali e locali; riviste di fotografia e mostre fotografiche.

4. Modalità di partecipazione - La partecipazione al Premio è gratuita, ma non è consentita a dipendenti o collaboratori di società del Gruppo Grimaldi. I partecipanti dovranno far pervenire i loro elaborati, con lettera di accompagnamento firmata alla Segreteria Organizzativa del Premio, sia in formato digitale (file Word) tramite posta elettronica all'indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato cartaceo entro il 30 aprile 2017.

5. Ospitalità ai concorrenti - Per favorire l'acquisizione di informazioni ed esperienze dirette, utili per l'elaborazione delle loro opere, agli autori interessati a partecipare al premio Mare Nostrum Awards sarà offerto un viaggio di andata e ritorno a bordo di una delle navi di Grimaldi Lines o di Minoan Lines in servizio tra Italia, Spagna, e Grecia, da effettuarsi entro il 30 marzo 2017. Per informazioni sulle linee passeggeri è possibile consultare i siti www.grimaldi-lines.com e www.minoan.gr.

6. Premi - I premi consistono nella corresponsione di cinque riconoscimenti in denaro, per un importo di 10.000 euro netti ciascuno. I premi saranno attribuiti secondo l'insindacabile giudizio della Giuria.

7. Giuria - La Giuria Internazionale del Premio, presieduta da Folco Quilici, scrittore e regista, è composta da eminenti personalità del mondo della cultura e del giornalismo. Segretario della Giuria è Luciano Bosso, Direttore della rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum. Le decisioni della Giuria sono definitive ed inappellabili. Le motivazioni dell'assegnazione saranno illustrate nel corso della Cerimonia di Premiazione.

8. Premiazione - La Cerimonia di Premiazione si svolgerà in luogo e data da definire, con l'impegno dei membri della Giuria e dei vincitori a presenziare personalmente all'evento. Tutte le informazioni necessarie ai fini della partecipazione all'evento saranno

tempestivamente comunicate ai vincitori.

9. Riserve - La rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum si riserva la facoltà di pubblicare le opere dei vincitori. Tutti i partecipanti consentono, quindi, di utilizzare e pubblicare gli articoli o i servizi inviati o parte di essi, mantenendo il diritto ad essere menzionati come autori.

10. Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Tel. +39 081 496440 – fax 081 496390 - e-mail: mna@grimaldi.napoli.it - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli

Napoli, 15 settembre 2016

Il Segretario – Luciano Bosso

Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli Tel. +39 081 5590949 - + 39 335 6248035

◊*◊*◊*◊*◊*◊*◊*◊*

NEWS da Ingegneri,Info

Argomenti trattati in questo invio

Infrastrutture e trasporti

Porto Offshore di Venezia, via al progetto italo-cinese

L'italiana 3TI progetti insieme a China Communication Construction Company per la progettazione del porto offshore-onshore di Venezia, una sfida infrastrutturale di dimensioni imponenti

EDILIZIA

La disciplina della Scia, Segnalazione certificata di inizio attività in alternativa al permesso di costruire. Un estratto dalla nuova 'Guida alle pratiche edilizie', dedicato alla Scia in alternativa al permesso di costruire

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Ferrovie turistiche, approvata la proposta di Legge

L'obiettivo è valorizzare le linee dismesse di particolare interesse paesaggistico e culturale

STRUTTURE

Strutture in legno: come si comportano le connessioni in caso di incendio?

Qual è il funzionamento delle connessioni in una struttura di elementi lignei in caso di incendio? Il focus

IMPIANTI

Rinnovabili: nel 2016 cresce solo il fotovoltaico, soprattutto residenziale

Il bilancio di un anno di energia rinnovabile in Italia da Anie Rinnovabili. Cresce la potenza nel fotovoltaico per il residenziale e il terziario. Il resto è in calo

ATTUALITA', MOSTRE E CONVEGNI

**"Gli intrecci dell'industrializzazione:
da Vevey a Sanremo alla fine del XIX secolo"**

**Conferenza sabato, 25 febbraio 2017, ore 16.30, in via Peschiera 31 a
Genova**

Da tre anni il Circolo Svizzero di Genova si occupa dei legami storici tra la Liguria e la Svizzera, con un progetto a cadenza annuale intitolato "Chi cerca trova", a cura di noi soci Andrea Patrone e Marcella Rossi Patrone.

Abbiamo già trattato dei marmi ticinesi presenti a Genova e delle galee genovesi che hanno navigato sul Lago Lemano.

Quest'anno proponiamo il documentario:

"Gli intrecci dell'industrializzazione: da Vevey a Sanremo alla fine del XIX secolo" dove si parlerà dell'imprenditore svizzero Michel-Louis Ormond, che nell'Ottocento visse nella sua splendida villa di Sanremo, oggi comunale. Con osservazioni inedite, sarà visualizzata quindi la figura di Ormond, partendo dalla città svizzera di Vevey, dove crebbe la sua fabbrica di tabacco, per arrivare a Sanremo.

Per questo motivo sono stati invitati dei rappresentanti della Città di Sanremo.

Invitiamo ora i genovesi ed i liguri interessati, che nella Sede del Circolo avranno l'occasione di confrontarsi sulle tematiche evidenziate e sulle proprie iniziative.

Dopo documentario e discorsi sarà offerto un rinfresco con il patrocinio del Consolato generale di Svizzera a Milano.

L'appuntamento è previsto per il pomeriggio di sabato 25 febbraio alle ore 16.30, nella Sede di via Peschiera 31.

Andrea Patrone e Marcella Rossi Patrone (marcella.nervi@virgilio.it)

)

Da Elisabetta Beeler

Presidente Circolo Svizzero di Genova

○*○*○*○*○*○*○*

Sinibaldo Scorza alla Meridiana

Venerdì 10 Febbraio 2017 è stata aperta al pubblico la mostra su Sinibaldo Scorza
La mostra "Sinibaldo Scorza – Favole e natura all'alba del Barocco" a cura di Anna Orlando sarà visitabile fino a Domenica 4 Giugno 2017. L'esposizione è la prima retrospettiva su Sinibaldo Scorza (1589-1631), affascinante protagonista della pittura genovese ed europea di primo Seicento.

Per informazioni e prenotazioni gruppi:

010 2541996, mostre@palazzodellameridiana.it

Dai banchi di scuola a un lavoro vero: ripartono le lezioni del MoSoS

CAGLIARI. E' partito in gennaio con il biennio formativo 2016-18 il secondo corso per Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci-conduzione del mezzo navale, rivolto a 12 allievi ufficiali di navigazione e 8 allievi ufficiali di macchine tenuto dalla Fondazione MoSoS di Cagliari, scuola superiore di tecnologia per la mobilità sostenibile e per il mare.

La Fondazione è nata con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo economico e la competitività del comparto marittimo sardo grazie alla formazione di una nuova leva di tecnici qualificati, selezionati tra i giovani diplomati degli istituti tecnici nautici e professionali dell'Isola. Uno strumento innovativo e un'esperienza vincente, che ha visto il suo primo corso concludersi con un contratto di lavoro e l'assunzione in pianta stabile di tutti i suoi 23 allievi attualmente

imbarcati. Un successo pieno su tutta la linea per la squadra di docenti guidata da Giovanni De Santis, presidente della Fondazione nonché ideatore della scommessa MoSoS: una formula d'insegnamento concepita con l'obiettivo di favorire l'incontro tra la domanda occupazionale delle imprese e gli allievi diplomati degli istituti nautici della Sardegna, finalmente supportati da una valida scelta alternativa nel ventaglio delle opzioni formative post diploma.

Nato sul modello degli Its, gli istituti superiori ideati come scuole di eccellenza ad alta specializzazione tecnologica, anche il MoSoS si avvale del modello organizzativo della fondazione, che incentiva la collaborazione tra imprese, centri di ricerca, enti locali e sistema scolastico istituzionale. Un modello in grado di formare le figure professionali richieste dal mercato di settore, grazie all'offerta di tecnici dal livello di preparazione superiore a quello conseguito con il diploma della scuola secondaria: tecnici chiamati a promuovere e incentivare lo sviluppo della Sardegna attraverso l'impiego della tecnologia applicata all'economia del mare.

Da /Ad Maiora Media

Notizie Sardegna | Politica Cronaca Economia Cultura Sport

<http://sardegna.admaioramedia.it>

Nicola Silenti 14 febbraio 2017

Da Shipping Italy riprendiamo questo breve articolo che, siamo convinti, farà riflettere molti e arrabbiare qualcuno...

Perché Milano snobba la logistica?

Nico Capuzzo

Nei giorni scorsi a Milano è andata in scena la prima edizione del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, un evento il cui obiettivo era quello di far sedere allo stesso tavolo mondo produttivo e cluster dei trasporti e della logistica per un confronto aperto. L'obiettivo è stato in buona parte centrato, soprattutto nelle sessioni dedicate ad alcune aree di business specifiche.

L'appuntamento era chiaramente supportato dalle principali associazioni di categoria (Asea, Fedespediti, Federazione del Mare, Assologistica, Federagenti, Propeller Club, ecc.) e nel comitato promotore spiccava anche Assolombarda nella cui sede sono stati ospitati i convegni. Con piacere ho avuto modo di notare che erano presenti anche diversi esponenti di imprese e di industria, direttori della logistica e altre controparti dei "nostri" spedizionieri e operatori logistici.

Per essere una prima edizione il giudizio sull'evento a mio parere è positivo ma, anche dal contenuto dagli interventi che si sono succeduti, dopo 48 ore di convegni la sensazione è rimasta sempre quella di una certa distanza (forse incolmabile) fra mondo della logistica e dell'industria. Non a caso molti relatori che si sono succeduti soprattutto nella sessione plenaria hanno posto l'accento sul valore del trasporto per le aziende, sulle vendite franco fabbrica, sull'importanza di controllare la catena logistica delle merci e via così. Tutti temi ben noti ai quali però molte imprese sembrano continuare a non badare con attenzione.

Chi produce o vende merce continua a pensare che il trasporto sia un “disturbo”, un qualcosa da affidare (scaricare) alla controparte se possibile e certamente non un asset strategico da controllare. Hanno ragione? A questo punto forse la risposta è sì.

Ma se invece, come sostengono molti addetti ai lavori, la risposta è no, perché ad oggi non si è ancora riusciti a convincerli del contrario? Dove sbagliano gli stakeholder della logistica italiana nel “promuovere” il loro lavoro?

Milano, anche grazie a una (un po’ passiva) collaborazione di Assolombarda, ha aperto ancora una volta le porte al mondo della logistica per mettersi in mostra. Il punto da cui ripartire per migliorare la seconda edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è capire cosa fare e/o cosa dire alle imprese milanesi, lombarde e italiane per convincerle che la logistica è bella, importante e utile. E che non va snobbata. Sempre che si voglia davvero farglielo capire... Good luck!

<https://shippingitalia.wordpress.com/2017/02/08/perche-milano-snobba-la-logistica/>

I GRANDI ESPLORATORI DEL PASSATO

Pierre Gaultier de Varennes de la Vérendrye – Esploratore francese

Nacque nel 17 novembre 1685 nella colonia francese di Trois Rivieres, vicino a Quebec dal Visconte Renè Gaultier de Varennes e Vérendrye e da Marie, figlia di Pierre Boucher, della colonia Governatore. Sia i Varennes che i Verendrye appartenevano ad una antica famiglia dell’Angiò, regione francese. Renè Gaultier, padre di Renè nel 1672 aveva fondato la cittadina di Varennes nel Quebec. Nel 1707 Pierre combattè nelle Fiandre durante la guerra di successione spagnola. Nel 1709 venne ferito e preso prigioniero nello scontro di Malplaquet. Pierre nel 1731 inizia la carriera di esploratore, lanciandosi alla scoperta del Mare dell’Ovest (Mer de l’Ouest), ma ben presto i fini commerciali travalicano quelli esplorativi, specialmente nel settore delle pelli. Esplora “ Le Lac Superieur”, e poi dopo aver navigato lungo il fiume Pigeon trova una via terrestre per raggiungere la “ Riviere à la Pluie”. In ultimo “Le lac Winnipeg”. Partendo dal Forte Caministigoyan il Visconte Pierre organizza delle spedizioni e nel contempo fa costruire a Fort Saint-Pierre una decina di insediamenti commerciali fortificati.

Nel 1742 in primavera Pierre viaggia verso nord per edificare il Forte Dauphin sul lago Manitoba ed il Forte Bourbon alla punta nord “Du Lac Winnipeg”. I suoi due figli Louis-Joseph e Francois lasciano il Fort la Reine con il compito di esplorare ad ovest il più possibile e puntano in direzione sud-ovest. Nel gennaio 1743 risalgono l’alto Missouri fino al fiume Yellowstone, ove si trovano dinanzi a loro un muro di roccia: le Montagne Rocciose, nella parte occidentale del Wyoming. A questo punto le guide indigene, sebbene certe di trovare il mare oltre le montagne, non vogliono più proseguire a causa della presenza di tribù ostili, per cui i due giovani esploratori sono costretti a tornare indietro. Il Visconte con i suoi due figli rientrano a Montreal 1744. Nel 1749 il Re di Francia conferisce a Pierre Gaultier la Croce dell’Ordine di San Luigi, in quei tempi una delle più alte onorificenze ed un titolo nobiliare per la sua famiglia. Viene inoltre promosso Capitano. Il 5 dicembre 1749, mentre organizza

una spedizione lungo il fiume Saskatchewan, muore a 64 anni a Montreal.
(ricerche di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

JONATHAN SWIFT (?), frammenti da " The art of political lies" pubblicato nel 1710

"L'ottavo capitolo è un progetto per riunire le piccole corporazioni di mentitori in un'unica Società... Questa Società dovrebbe essere costituita dai capi di ciascun partito e nessuna menzogna dovrebbe essere diffusa senza la loro approvazione, essendo essi i più qualificati per giudicare le esigenze del momento e quali siano i tipi di menzogna di cui c'è maggiormente bisogno...Oltre le persone sopra citate, questa Società dovrebbe essere costituita dai geni di belle speranze della città, molti dei quali sono reperibili nei vari caffè, da viaggiatori, da intenditori d'arte, da assidui frequentatori di caccia alla volpe, da fantini, da avvocati, da vecchi uomini di mare...ecc. A questa Società così costituita dovrebbe essere assegnata in esclusiva la gestione delle Menzogne. Nelle sue anticamere ci dovrebbero sempre essere alcune persone dotate di grande credulità, un genere che alligna molto bene in questo suolo e in questo clima: l'autore dice che un buon numero di tali individui potrebbero essere reclutati in qualsiasi punto nei dintorni della Borsa... Dovrebbe essere passibile di pena un associato che parli di qualcosa che non sia la menzogna del giorno. La Società dovrebbe mantenere un sufficiente numero di spie a corte e in altri luoghi per fornire suggerimenti e materia di invenzione come pure una vasta rete di corrispondenti con tutte le città sedi di mercato per garantire la circolazione delle menzogne relative ad ogni attività commerciale. Se un membro qualsiasi della Società venisse visto arrossire o apparire imbarazzato o in difficoltà per trovare le parole giuste per dire la menzogna, questo dovrebbe essere espulso e dichiarato incapace..."

FINE