

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 26 novembre 2016

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

GENOVA. Sull'emittente Primo canale è apparsa (scorreva nel sottopancia) il 23 novembre la notizia sullo sciopero dei lavoratori della demolizione della Costa Concordia. Si lamentano dello stato in cui sono stati costretti a lavorare in un ambiente inquinato dai materiali della nave e dalla sporcizia. La notizia è poi sparita e nessun giornale locale l'ha ripresa. Sappiamo che attorno alla vicenda demolizione Concordia un comitato di cittadini e di professionisti ha sporto denuncia alla magistratura proprio per l'inquinamento prodotto da questa nave e per estensione dal contesto delle riparazioni navali. Seguiremo questo caso legato alla difesa dell'ambiente ma anche allo sviluppo del progetto/concorso BLUE PRINT che coinvolge l'area compreso la Fiera Internazionale e la nuova Torre Piloti. Un assetto urbanistico ambizioso che cerca di raccogliere investimenti insieme alle istituzioni per realizzarlo. (DL)

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Quale impatto potrebbe avere l'elezione di Donald Trump sullo Shipping?

I giornalisti ne hanno detto di tutti i colori sulle elezioni americane, la maggior parte sbagliando i pronostici e soprattutto dileggiando la figura del candidato repubblicano Donald Trump in un modo poco commendevole . Analizziamo oggi i programmi del presidente Trump in relazione allo Shipping . Il punto di vista è del nostro Massimo Granieri che, illustre collaboratore di riviste e titolare della nostra Controplancia, è anche da molti anni un broker indomito sulla piazza del mondo economico, una piazza che immaginiamo come la coperta di una nave spesso spazzata da grosse ondate e poi accarezzata dal caldo sole equatoriale. (DL)

A seguito dell'alquanto inaspettata elezione di Donald Trump a presidente degli Stati Uniti tutto il mondo sta cercando di prevedere quale impatto avrà questo evento sul futuro del globo inteso in senso di economia, politica, ambiente .

Da parte degli analisti dello Shipping si teme che la politica protezionistica del nuovo inquilino della Casa Bianca possa incitare una guerra dei traffici, una minore crescita economica globale e ridurre i volumi dei traffici marittimi. In realtà la stessa elezione di Trump è già per se stessa la prova che anche le previsioni più accurate spesso si impattano con realtà difficilmente quantificabili che poi hanno invece una concreta incidenza nell'evolversi di certe situazioni. Cerchiamo tuttavia di elencare qui di seguito alcuni fattori emersi durante la campagna del neo-presidente:

-Petrolio, continuerà la politica dei prezzi bassi dell'Opec?

Lo sviluppo di nuove fonti energetiche alternative, favorire la produzione e consumo del gas naturale (LNG) e dello shale oil rientravano tra i programmi elettorali come pure l'intenzione di migliorare e sviluppare le relazioni con Mosca criticando le attuali sanzioni energetiche contro la Russia. Con la presidenza Trump tali sanzioni potrebbero venire rimosse permettendo a compagnie americane di riprendere i progetti di estrazione in territorio russo. Se questi saranno gli sviluppi ci sarà una produzione extra da parte degli USA e Russia che si impatterà con la concorrenza Opec. Questo scenario dovrebbe quindi sottintendere un mercato al ribasso ancora per lungo tempo. E' comunque importante ricordare che per gli USA non sarà conveniente portare avanti una politica di "over supply" e una guerra dei prezzi incontrollata, perché sotto i 70 dollari al barile lo shale oil non copre più i costi. Le aziende americane che lo producono dovrebbero fermare la produzione e si troverebbero innanzi al grave problema di un elevato indebitamento che è stato fatto per far fronte agli investimenti per avviare questo nuovo tipo di estrazione.

Non è tuttavia impossibile una caduta del petrolio sotto questa soglia, specialmente se i paesi OPEC non decideranno di tagliare la produzione, in tal caso il presidente Trump che ha promesso un aumento dell'occupazione si troverebbe almeno per questo settore industriale a fare i conti con il problema opposto.

-Commercio globale e traffici a rischio?

Pur portando avanti una campagna elettorale per molti versi in modo spesso contraddittorio , Trump è stato certamente chiaro nel criticare da sempre i patti commerciali internazionali promossi dalla dirigenza Obama, mettendo in discussione accordi come il North American Free Trade Agreement e il Trans-Pacific Partnership .

(Al riguardo di tale trattato ne abbiamo parlato ampiamente nelle DL News nro 18 e 21 di quest'anno)

Il nuovo presidente si è spinto oltre suggerendo una tassa del 45% per ogni prodotto di provenienza cinese, affermazione poi mitigata dai suoi collaboratori definendola una "sparata d'effetto" strategica. Se tali provvedimenti dovessero veramente essere messi in pratica sarebbero un'ulteriore tegola sulla testa dell'industria marittima già penalizzata dalle previsioni di una crescita ai minimi storici (fonte World Trade Organization). Preoccupazione per tale politica di protezionismo americano giustificata, perchè potrebbe indurre gli altri maggiori partners stranieri ad adottare la stessa strategia con conseguente

effetto disastroso sui traffici marittimi.

-Il ritorno delle sanzioni contro Iran?

Trump non ha mai visto di buon occhio l'allentamento delle sanzioni contro l'Iran e ora, con il controllo completo del Congresso da parte dei repubblicani, si teme potrebbe rivedere il ripristino di alcune delle sanzioni attualmente congelate. In un momento di non facile economia mondiale il ritorno dell'Iran sulla scena del mercato non può che non essere considerato benevolmente con un'attività di scambi che ha già raggiunto i livelli antecedenti al periodo buio delle sanzioni.

-Ma gli investitori credono che l'armamento americano ne beneficerà.

Il mercato azionario americano legato all'industria marittima, sia mercato dei carichi secchi o liquidi o industrie cantieristiche, è decollato dopo il risultato delle presidenziali sulla base del convincimento che la politica protezionistica e di sicurezza di Trump nei confronti del mondo del lavoro americano non può che essere uno stimolo di crescita per il settore. In pochi giorni dopo l'elezione del tycoon l'indice Dow Jones del settore marittimo ha guadagnato quasi 7 punti percentuali.

Wilbur Ross, advisor del presidente, ha inteso confermare che è chiara intenzione della nuova governance di mantenere le attuali regole sul cabotaggio americano, che in base al Jones Act limita tale attività agli armatori americani con tonnellaggio costruito in America e con equipaggi americani.

-USA il nuovo centro delle importazioni?

Trump si è impegnato in un piano di sviluppo delle infrastrutture per ricostruire strade, ponti, aeroporti, ospedali e scuole con un budget iniziale di investimenti di 500 miliardi di dollari e un successivo bilione di dollari nell'arco di un decennio. Un programma ambizioso che necessariamente implica un aumento delle importazioni delle materie prime legate all'industria dell'acciaio e delle costruzioni edili. Un programma che non può non attirare l'attenzione dei fornitori locali ed esteri a beneficio quindi anche dei traffici marittimi.

-Maggiori introiti per le aziende a causa della riduzione della pressione fiscale.

Un altro cavallo di battaglia utilizzato durante la scalata al vertice del governo americano è stato la promessa della riduzione della pressione fiscale dagli attuali 35% della corporate tax al 15% che garantirebbe alle aziende statunitensi un ulteriore "cuscino" nei profitti e che dovrebbe invogliarle ad investire per una maggiore espansione, e quindi aumento della forza lavoro. Al riguardo non sono stati pochi coloro che, anche all'interno del suo stesso partito, hanno sollevato seri dubbi circa la reale sostenibilità di tale piano che ridurrebbe notevolmente gli introiti fiscali dello stato.

Ma le contraddizioni non mancano e mentre Trump in campagna elettorale dichiarava guerra all'establishment delle banche e degli istituti finanziari, è notizia di questi giorni della sua intenzione di voler cancellare una serie di paletti legislativi imposti da Obama

“regalando” a questi ultimi la possibilità di poter tornare ad operare speculativamente sul mercato dei futures!

Insomma ci sarà tanto e tutto da vedere ...

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

L' ALLERTA ROSSA NON VALE PER I NAVIGANTI

La traversata dell'Atlantico in pieno inverno e il piede marino sulla nave scuola sovietica “ Gorizont “

In questi giorni di fine novembre di “allerta rossa” a nord-ovest, massimo pericolo per tempo cattivo, il mare si gonfia e mostra i denti bianchi di spuma. Anche lui si trova in mezzo alle perturbazioni che arrivano dall'Atlantico e si scontrano con il vento caldo africano . Ci è tornato in mente un libro, Nord Atlantico, inverno di Francesco Bagnoli edito da Mondadori. Il capitano Francesco Bagnoli l'ha scritto negli anni cinquanta , racconta del viaggio con un carico di minerale da Huelva a Newport News su un liberty abbastanza logorato in pieno inverno . Il capitano Bagnoli morì nel 1966 l'anno in cui venne pubblicato il suo libro che , riprendendolo in questi giorni tra le mani, mi ha dato le stesse sensazioni di quando lo lessi e di quando ero a bordo. *Tenere nave e pelle insieme affrontando l'oceano d'inverno*, una condizione che ti fa vivere in modo anormale ma che fa parte del lavoro del marinaio “perché il mare è ancora quello”, come diceva Vittorio G. Rossi nel 1966. Povero Bagnoli, nel suo caldo e seducente racconto della traversata atlantica evidenzia il rapporto quasi maniacale tra i naviganti e la loro nave , nella “ buona e nella cattiva sorte” , che vivono in simbiosi coatta. Sventurati marittimi che anche in questi periodi di inverno Nord Atlantico devono proseguire la loro rotta, con cautela e attenzione al carico, container compresi, appesi ai quattro angoli del vento come i marinai dei velieri. Nulla è cambiato nel rapporto uomo/nave , tranne la sicurezza (bandiere di comodo permettendo) e la tecnologia, ma i sinistri totali , le perdite per affondamento e grounding da tempo cattivo sono sempre molto alte. L'allerta è parte della professione e bisogna preparare i giovani al piede marino. Basterà una imbarcazione di dieci/quindici metri per le nostre scuole nautiche o è necessaria una nave scuola (come in altri paesi marittimi) in servizio commerciale per apprendere come si diceva una volta “ i rudimenti del mestiere “ ? Vi riporto parte di un articolo che scrissi sul Secolo XIX , 14 luglio 1971. “ Siamo stati in questi giorni a bordo di alcune navi sovietiche ormeggiate nel nostro porto e particolarmente sulla motonave “ Gorizont “ . Questa nave scuola per gli allievi dell'Accademia Nautica di Odessa che prepara i futuri ufficiali della marina mercantile sovietica ci è sembrata la nave ideale per vedere di persona qual è il tipo di rapporto esistente in un paese comunista tra capo e subordinato, a bordo. L'impressione che se ne ricava è quella di un ordine e di una pulizia esemplari. Comandante, commissario, ufficiali, insegnanti ufficiali e allievi sono legati da

un reciproco rispetto e da una sorta di affiatamento che sembra naturale. L'autorità del comandante è indiscussa ; il comandante fraternizza con gli altri ufficiali , ma rimane sempre distaccato nei suoi doveri di rappresentanza e nei suoi compiti esclusivamente professionali. Quasi sempre è presente il commissario nei rapporti con l'esterno al quale compete anche l'incarico delle pubbliche relazioni. Stupisce nelle navi sovietiche il contegno di ogni componente l'equipaggio che sta al posto suo con rassegnata dignità. Gli stessi allievi , ragazzi dai 17 ai 20 anni sono sottoposti a una disciplina che è praticamente un'educazione all'autodisciplina; non si riscontra un clima militaresco , ognuno ovviamente deve stare al proprio posto ; per diventare dei buoni ufficiali è necessario sapere e sentire che l'obbedienza e la disciplina non vanno discusse, ma fraternamente sentite. La nave scuola “ Gorizont” , una motonave da 3.000 tonnellate porta centotrenta allievi nell'attuale crociera addestrativa di due mesi e mezzo nel Mediterraneo. La nave compie anche operazioni commerciali e gli allievi si abituanano alla vita di bordo. Ogni anno per cinque anni di Accademia compiono due, tre mesi di crociera formativa . Con quelli della “ Gorizont “ si è in seguito stabilito un rapporto di amicizia e di frequentazione con inviti reciproci a pranzo e altre occasioni di incontro quando l'unità scalava il nostro porto con scambio di doni simbolici marinareschi e anche di stampe artistiche . (DL)

BICENTENARIO DELL'ISTRUZIONE NAUTICA STATALE A GENOVA

Ci avevamo messo il cuore di Francesco Boero

In coincidenza con il Salone dell'orientamento per i giovani ABCD organizzato dalla Fiera di Genova nei Magazzini del Cotone nella stessa sede in cui si svolgeva il convegno conclusivo del bicentenario , uno degli organizzatori dell'ABCD ha scambiato l'incontro della scuola nautica intitolato “Quale formazione per il futuro diplomato?” come parte del programma della Fiera creando non poca confusione nel piano interventi del convegno. Il presidente dell'Associazione ex- allievi e docenti dell'ITN Nautico San Giorgio, Ing. Cap.d.m. Francesco Boero ci scrive.

Carissimo Decio, mi permetto di inviarti un piccolo resoconto del quarto incontro : "Quale formazione per il futuro diplomato?" dell'evento in oggetto. Se lo ritieni puoi anche pubblicarlo. Ci sentiamo e spero di venirti a trovare presto. Come ho avuto occasione di informarti durante i nostri colloqui, che purtroppo a causa dei miei impegni non riesco a rendere più frequenti, dall'inizio di quest'anno mi sono dedicato e prodigato ad organizzare le celebrazioni del "Bicentenario dell'istruzione nautica statale a Genova", coadiuvato dai componenti del Consiglio Direttivo dell'Associazione ex Allievi e Docenti dell'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, con la collaborazione dell'I.T.T. e L. – Nautico San Giorgio di Genova e dal Collegio Nazionale dei Capitani di L.C. e M. Non ti sto a ripetere la storia e le vicende che ci hanno portato a rendere omaggio a chi ha provveduto a regolamentare la marineria in quel piccolo Regno di Sardegna che nel 1815, con l'acquisizione della Liguria, si presentava

all'Europa con la speranza di ...sopravvivere e che invece si è ingrandito fino al completamento dell'Italia unita. Per quanto attiene al settore marittimo quel piccolo Regno, in punta di piedi, fece grandi cose (una per tutte: istituì saggiamente il Ministero della Marina), mentre oggi il nostro Paese tronfiamente si presenta in Europa, dove conta come il due di picche a briscola, e continua a fare passi da ...gambero. Come sai, nel corso delle celebrazioni erano stati previsti n. 5 incontri/ convegni: Premio S.Giorgio (che tu conosci bene per averlo istituito un po' di anni fa); - Storia della Nautica a Genova; - Naufragio della s/s London Valour davanti al porto di Genova; - Quale formazione per il futuro diplomato?; - Apericena su una nave attraccata nel porto di Genova. Stante la situazione di poca chiarezza sullo "status" dei nostri giovani che si diplomano al Nautico, sul quarto intervento/convegno erano riposte le nostre speranze che qualcosina di concreto e/o di embrionale uscisse fuori sul loro futuro e, perché no, anche di quello di coloro che si trovano nel bel mezzo della carriera e che non hanno certezze sul loro avvenire con il serio pericolo che, dopo anni di sacrifici e privazioni, potrebbe venir meno il sostentamento per le loro famiglie. Purtroppo, l'incontro è stato dileggiato da un personaggio incompetente nel settore marittimo ed a completo digiuno sui problemi che riguardano il futuro dei diplomati nautici; giovani, che lui, con atteggiamento poco serio, si è divertito a sollecitarne lo spirito goliardico per tutto il tempo del suo show nell'ampia sala Maestrale del Centro Congressi del Porto Antico, incitandoli di tanto in tanto ad un tifo da stadio di calcio. Quell'improvvisato presentatore, tra l'altro, pochi giorni prima delle celebrazioni aveva preteso la ristampa e l'invio di un secondo depliant/invito (differente dal primo, già spedito) per inserire le sue modifiche di comodo, creando confusione negli invitati e sdegno negli organizzatori. Il giorno dell'incontro, tenutosi nell'ambito della manifestazione "ABCD" di indirizzo per i giovani studenti (organizzati dalla Fiera di Genova con grande successo, DL), il tizio, dimenticandosi completamente per un'intera ora degli organizzatori, degli invitati e del chairman, ha prepotentemente tramutato l'incontro stesso in una convention per la sponsorizzazione di società armatoriali, che non hanno proprio bisogno del suo apporto reclamistico. Questo personaggio ci ha preso la mano confondendo l'ottima tre giorni di ABCD con il nostro convegno di cui ha scritto con chiarezza su DL NEWS la signora Gianna Camalich. Alla fine del suo pietoso e non gradito spettacolo ha abbandonato la sala per occuparsi di altri problemi, in barba agli interessi dei giovani studenti del Nautico, ed ha concesso solo 45 minuti per i numerosi relatori accreditati ad intervenire e per l'annuncio del gemellaggio tra le Associazioni ex allievi e docenti dei Nautici di Genova e di Imperia. Il nostro Chairman, seppur indispettito e infastidito, ha fatto miracoli per riuscire a soddisfare tutti. Purtroppo, poiché alla fine del tempo concesso i presenti sono stati letteralmente cacciati dalla sala, non è stato possibile ascoltare alcuni interventi di spessore e approfondirne altri, molto interessanti, come quello del prof. ing. Podenzana Bonvino del DITEN dell'Università di Genova – Scuola Politecnica relativo al progetto, in corso di studio, della laurea breve per i diplomati nautici intenzionati ad "andar per mare".

Peccato!!! Ci avevamo messo su il cuore perché da ex Allievi e Docenti vogliamo bene al Nautico e a tutti i ragazzi che lo frequentano.

In tanti anni di impegno nell'Ordine degli Ingegneri di Genova ho partecipato a parecchi convegni, incontri e conferenze; qualcuno l'ho anche organizzato, incontrando svariate difficoltà e numerosi contrattempi, soprattutto per colpa di quelli che io chiamo "prime donne", ma mai mi son trovato di fronte ad un simile riprovevole comportamento,

specialmente poi da parte di un rappresentante di uno degli organismi pubblici patrocinanti l'evento. Avevo sperato che nel corso degli incontri programmati ci potessero anche essere momenti di riflessione sull'attuale, poco felice, situazione in cui versa il nostro settore marittimo; purtroppo, come accade da troppo tempo ormai, ho riscontrato invece una scarsa attenzione da parte di chi più di tutti trae vantaggi dal commercio marittimo e dalla cantieristica. Personalmente ho inviato ben 186 inviti e li ho ripetuti all'approssimarsi della data di ciascun incontro. Credo di aver interessato se non tutti, quasi tutti gli operatori del settore, nonostante che qualcuno di essi non abbia ancora aggiornato il proprio sito e/o la posta elettronica (Perdiana! E' mai possibile che per comunicare con certe Aziende o Società si debbano usare ancora i piccioni viaggiatori? Come siamo mal ridotti!!). Come ti ho riferito, ho anche dovuto presentarmi al Commissariato di P.S., esibendo i miei documenti e quelli dei promotori, per spiegare come ci eravamo attrezzati per organizzare l'evento e chi avremmo invitato agli incontri.

Ho ricevuto pochissime risposte.

Purtroppo, nel corso dei tre incontri centrali dell'evento (quelli più significativi per un "Bicentenario") è stata notata l'assenza di quei rappresentanti dello shipping, che, secondo la carta stampata e le TV, andrebbero per la maggiore, ma soprattutto ha stupito l'assenza di molti docenti dell'Istituto Tecnico dei Trasporti e della Logistica – Nautico San Giorgio in servizio (forse avevano lezione o ricevimento dei parenti degli alunni). Debbo, per contro, complimentarmi con tutti coloro che hanno onorato l'evento con la loro presenza (qualcuno anche affrontando un lungo viaggio).

Avrò commesso degli errori, in special modo sulla corretta scrittura dei loghi e dei titoli delle persone che sono intervenute, e di essi mi scuso immensamente, ma non mi si potrà mai accusare di non essermi impegnato per la buona riuscita dell'evento e di non aver diffuso adeguatamente la notizia. Zumbai

Francesco Boero

ABCD, BUONE OPPORTUNITA' PER TUTTI TRANNE CHE PER GLI ALLIEVI DEL NAUTICO ?

Caro Decio, il tuo commento su quanto avvenuto nel corso del convegno sugli allievi svoltosi al Porto Antico è veramente esemplare ed evidenzia più che chiaramente i problemi sempre presenti in quella che tu, più che giustamente, definisci "anarchia" nel percorso professionale degli Allievi. Ma debbo pure complimentarmi con la perfetta relazione della Gianna Camalich che, molto crudamente ed impietosamente, disamina gli interventi dei vari relatori presenti al Convegno del Porto Antico. Io purtroppo, dovendomi ricoverare in ospedale per un intervento, non ho potuto essere presente e mi è dispiaciuto veramente visto che da lungo tempo, e tu lo sai, mi sono occupato svariate volte del tema trattato dalla Camalich, purtroppo con scarsi risultati in quanto l'introduzione di una laurea triennale per gli allievi, come avviene in tutta Europa e nel resto del mondo, non è mai stata presa in considerazione creando problemi non indifferenti agli Ufficiali già imbarcati in quanto le Direttive Europee

chiedevano e chiedono tuttora la laurea breve. Ma la Camalich è particolarmente pungente quando scrive:.....” Il secondo addirittura parla di una laurea breve professionalizzante in scienze nautiche così strutturata: prima parte degli studi in Università, seconda parte in Accademia, terza parte prevede gli imbarchi. L’Accademia è dunque dentro al percorso universitario...” E’ evidente in tutto questo percorso ,auspicabile o meno, l’assoluta assenza del Ministero della Pubblica Istruzione secondo il quale, dopo il Nautico, l’unico percorso per divenire allievi Ufficiali è la frequenza triennale dell’Università Parthenope di Napoli e della sede staccata di Bari. Ma ciò che appare veramente deleterio è la generale acquiescenza dei settori e degli interessati al problema con l’esclusione del Presidente del Collegio Capitani Giovanni Lettich, il cui intervento ,come sempre, è stato costruttivo e propositivo anche se in antitesi a quanto enunciato dagli altri relatori. In finale c’è da chiedersi: il diplomato che esce dal Nautico e che non riesce ad accedere all’Accademia, i cui posti sono limitati, cosa fa? Non imbarcherà mai più... Vi saranno allievi di “High quality” e di “Low Quality” alla faccia delle pari opportunità.

Ugo Doderò

Naufragio della London Valour, professionalità ed eroismi

di Stefano Briata

In occasione delle celebrazioni del bicentenario dell’Istituto Nautico San Giorgio di Genova e di Camogli, l’Associazione ex Allievi dell’Istituto Nautico ha organizzato una serie di conferenze ed eventi tra cui la commemorazione del naufragio della London Valour. Ve la racconto cercando di trasmettervi quello che ho provato a sentire quelli che c'erano e far conoscere la storia di quel giorno di aprile 1970. (S.B.)

Il 10 novembre 2016 presso la sede di Genova dell’Istituto Nautico che si trova in Darsena, si è tenuta una conferenza dedicata al naufragio e al salvataggio dell’equipaggio della London Valour. La vicenda della London Valour non l’ho vissuta da spettatore, dato che avevo solo un anno e mezzo, ma l’ho saputa dai racconti dei miei genitori e dei miei nonni, grazie anche al fatto che il 1970 è stato per Genova un anno particolare a causa del famoso e triste naufragio di aprile e dell’alluvione di ottobre. Con ciò, avendone sempre sentito parlare, leggendo articoli di quotidiani e grazie alle News di Decio, decido di andare ad ascoltare in prima persona e vedere i protagonisti di questa storia di eroismo e di coraggio. Giunto all’Istituto, sono stato accolto molto bene dagli allievi (ragazzi e ragazze) che mi hanno subito dato le indicazioni per come arrivare al secondo piano dove si trova l’auditorium dedicato all’Amm. Luigi Durand de la Penne (anch’egli allievo dell’Istituto). Dopo la registrazione del mio nome, mi giro intorno ammirando i modelli di navi e gli armadi vetrina con le strumentazioni nautiche, affacciandomi alla finestra dell’Istituto che si apre su Molo Vecchio con in vista i Magazzini del Cotone a sinistra, e Calata Sanità e la Lanterna di fronte. Dopo i saluti di Pierangelo Campodonico, Presidente dell’Associazione dei musei marinari, e di Francesco

Boero, Presidente dell'Associazione ex Allievi e Docenti dell'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, è seguito un minuto di silenzio alla memoria delle vittime della London Valour facendo i rintocchi alla campana originale della nave, esposta per l'occasione.

Il primo oratore è stato Giovanni Lettich, testimone oculare del naufragio della London Valour, che ha raccontato con grande emozione quello che aveva visto. All'epoca era studente del Nautico San Giorgio di Genova. In quel giorno piovoso di aprile 1970 Lettich aveva in programma con i compagni di scuola una visita ad un museo cittadino, ma a causa del maltempo fu annullata, allora insieme a loro si recò nei pressi di Circonvallazione a Mare, e appunto vide il mercantile inglese in difficoltà a causa dell'aumento notevole del vento di libeccio e del mare mosso, seguendo anche le operazioni di salvataggio. Direi una testimonianza portata con il cuore e la commozione. La conferenza prosegue con altre testimonianze, tra cui quella più importante dell'Amm. Giuseppe Telmon, all'epoca dei fatti Tenente di Vascello della Capitaneria di Porto e comandante della CP 233 accompagnato dall'inviato dell'Amm. Giovanni Pettorino, assente per impegni istituzionali a Roma.

L'ufficiale delegato dall'Amm. Pettorino ha descritto le caratteristiche tecniche del mercantile inglese e le condizioni meteo in quel fatale giorno del 9 aprile 1970. Tralasciando i dati tecnici, soffermiamoci sul bollettino meteo. In quel giorno, la mattinata di pioggia era trascorsa tranquilla o quasi, ma alle ore 11 il bollettino meteo marino dava avviso di rafforzamento delle onde del mare e del vento di libeccio a partire dalle 14 (il vento raggiunse la velocità di 45 nodi in soli 60 minuti), e con ciò venne dato ordine alle navi in rada di allontanarsi immediatamente dalla diga foranea, cosa che la London Valour non fece per motivi non ancora chiari, e che "non sapremo mai".

Nonostante la nave fosse alla fonda appena 1.300 metri dalla Diga Foranea, Telmon e gli altri notano che il ponte della London Valour è deserto, ma dopo le 14 la nave si anima, tuttavia dato che occorre più di mezz'ora per mettere le macchine a pieno regime, la nave stessa si avvicina scarocciando sempre di più pericolosamente verso la diga foranea grazie alla sempre maggiore violenza delle onde marine.

Alle 14.30 il Comandante Edward Muir lancia il May Day. In Capitaneria il messaggio di soccorso lascia per un istante tutti senza parole, ma Telmon non perde tempo e segna subito sulla carta le coordinate appena trasmesse, sale subito insieme al suo equipaggio sulla motovedetta CP 233 navigando verso il punto segnalato.

La London Valour è alla deriva, in balia delle onde con la poppa sempre più vicina alla diga che delimita dalla parte opposta la sicurezza.. In porto, in Circonvallazione a Mare e a Piazzale Kennedy tutte le mani, tutti i cuori, tutti gli occhi sono verso quella nave. Alle 14.45 la poppa del bastimento si infrange per la prima volta sulla diga foranea. Da bordo i marinai provano a costruire una rudimentale teleferica verso la salvezza, aiutati dai tanti accorsi sulla diga, ma la violenza del mare rende del tutto vana questa possibilità di salvezza.

Telmon, Mancini e i membri dell'equipaggio della Motovedetta CP 233 hanno raggiunto l'imboccatura del porto, e sono gli unici, tranne la pilotina del Corpo Piloti. Gli altri mezzi di soccorso non riescono ad arrivarci anche se provano ma la forza del mare e le raffiche di

vento ormai a 45 nodi sommergono le piccole imbarcazioni costringendole alla resa tranne appunto la motovedetta CP 233.

Telmon lotta con il timone per cercare di tenere per quanto possibile in assetto la Motovedetta mentre gli altri, tra nafta, detriti, acqua e vento cercano i naufraghi. Una volta recuperati alcuni superstiti dell'equipaggio della London Valour, lo stesso Telmon inverte la rotta, mentre la barca scompare tra le onde. I motori gridano per lo sforzo e i pezzi della motovedetta cominciano a unirsi ai relitti della "Valour".

Nello stesso tempo, l'elicottero dei Vigili del Fuoco, pilotato dal Cap. Rinaldo Enrico, lottando contro il forte vento di libeccio, riesce ad arrivare al punto indicato, e dopo un po' di manovre di avvicinamento riesce a lanciare in mare e sugli scogli i salvagente per il resto dell'equipaggio sopravvissuto al naufragio della nave britannica.

Le sorti della nave furono totalmente segnate da un'onda molto alta che spezzò in due lo scafo già compromesso. E nello stesso tempo l'improvvisata teleferica, essendo molto tesi i cavi d'acciaio come un elastico, fece sbalzare in aria Dorothy, la moglie del comandante Edward Muir, che poi precipitò sugli scogli. Un vigile del fuoco si tuffa in mare per tentare di salvarla ma fu inutile dato che scomparve per sempre. Con ciò, vedendo questa terribile scena, lo stesso marito Edward si toglie il giubbotto di salvataggio lasciandosi cadere in mare.

Il mare impetuoso non dà tregua provocando danni anche alla motovedetta CP 233 come accennato, e un'onda molto forte colpisce l'imbarcazione trascinando verso l'acqua il Sergente Mancini, ma la mano provvidenziale di un membro dell'equipaggio della motovedetta stessa aggrappa il giubbotto salvagente dello stesso Sergente che viene salvato. Ormai sono quasi le 16 e le operazioni di salvataggio sono concluse dato che non c'è più nessuno da salvare.

Alle operazioni di salvataggio dei naufraghi hanno partecipato con abnegazione e abilità la pilotina dei piloti del porto con il comandante Aldo Baffo che ha dimostrato insieme ai rimorchiatori (purtroppo attivati troppo tardi) eccezionale bravura professionale in quel tragico frangente. È tempo di bilanci. Delle 58 persone presenti sulla London Valour mancano all'appello in 20 tra cui anche il radiotelegrafista Eric Hill e sua moglie. Dei 38 scampati, 26 devono la vita all'equipaggio della Motovedetta CP 233.

Epilogo finale. Dopo circa un anno il relitto della London Valour venne trascinato via da due rimorchiatori con l'obiettivo di farlo affondare a circa 5.000 metri di profondità al largo delle Isole Baleari, però, a causa del suo pessimo stato di conservazione lo scafo si inabissò a sole 90 miglia da Genova, dove giace a 2.600 m di profondità. Pochi i pezzi recuperati: la ruota del timone della nave è stata donata all'Ospedale San Martino di Genova dove i naufraghi superstiti vennero curati, la campana è conservata presso la chiesa anglicana del capoluogo ligure, mentre la bandiera è stata consegnata alla Capitaneria di Porto: sia la campana che la bandiera erano esposte per l'occasione alla conferenza.

LETTURE IN PLANCIA

La mostra al Galata Museo del Mare

ANDREA DORIA , LA NAVE PIU' BELLA DEL MONDO

"Ieri sera (19 novembre 2016), essendo molto stanco ho deciso di non uscire, e facendo zapping col telecomando della TV, mi sono fermato su Rai Tre, canale che guardo molto raramente, tranne per i film, e con piacevole sorpresa, il programma Ulisse di Alberto Angela ha dedicato un interessante servizio alla mostra inaugurata l'11 novembre al Galata Museo del Mare di Genova sul transatlantico Andrea Doria, affondato nel luglio del 1956 nell'Oceano Atlantico.

Oltre a fare un breve cenno storico sulla nave, è stato interessante seguire la storia della vicenda giudiziaria dove ci sono stati numerosi tentativi di depistaggio, come quello di voler far credere a tutti i costi alla versione del terzo ufficiale della nave svedese Stockholm (protagonista in negativo dell'incidente marittimo) il quale sosteneva che non c'era presenza di nebbia, come invece aveva confermato il comandante dell'Andrea Doria Piero Calamai (sentendosi responsabile voleva affondare con la nave stessa).

Ma il punto è un altro, che a dir la verità non mi ha stupito più di tanto, e che la maggior parte della gente non sa. Il processo penale, che si svolse a New York, improvvisamente si interruppe, e le due compagnie armatrici, Italia di Navigazione e Swedish America Line si incontrarono a Copenhagen per stabilire un risarcimento economico che tutto sommato favorì la Compagnia armatrice italiana. Beninteso, se la cifra del risarcimento economico fosse stata stabilita dal tribunale di New York, si sarebbe andati incontro alla bancarotta delle due compagnie armatrici.

Postilla finale, che ho saputo sempre grazie al servizio TV su Ulisse: il comandante svedese della Stockholm Gunnar Nordenson, al contrario di Piero Calamai, poté tornare a navigare subito, sempre al comando di una nave, ed ironia della sorte, doveva imbarcarsi a Genova, ma quando la città ha saputo la notizia, i genovesi del porto, e non, hanno impedito allo stesso Nordenson di imbarcarsi presso il porto genovese".

Stefano Briata

CON LA VELA LATINA E UN BOMA PESANTE ...

Caro Decio, buongiorno! Questa tua DL News n. 36 è particolarmente attraente per me che non frequento l'ambiente marittimo se non quello delle piccole barche e dei piccoli maestri

d'ascia. Leggo con vero gusto le descrizioni di Flavio Scopinich sui gozzi (quante similitudini con le barche liguri), i loro problemi su come ottenere un centro velico, problemi che risolvono come li abbiamo risolti noi. Interessante come anche loro, con la vela latina, e un boma pesante , hanno il problema di un'andatura con "mure a dritta " e la tela con due pance ma non mi è molto chiaro come lo hanno risolto. Altro argomento nelle note di Carla Mangini a pag. 12 su " Jonathan Swift 1710" the art of political lies dove c'è la dimostrazione della nascita dell'umorismo inglese che ritroviamo poi in Wodehouse e Jerome K Jerome. Ti ringrazio ancora per avermi fatto pensare e sorridere in questi tempi così scuri.

Tuo Gian Castagnino

LA PERNACCIA E IL GOZZO DI LAURANA

Ho appena ricevuto e letto l'ultima News. Nella descrizione del "Gozzo di Laurana" ho notato che l'estensione del dritto di prora è chiamata "pernaccia", mentre noi Liguri del Levante usiamo la variante "pernécia" (Vocabolario lericino del Bongiovanni, Vocabolario Lericino/Italiano della Brondi, Nuovo Dizionario del dialetto spezzino del Lena). In ogni caso ritengo che il termine, che ho ritrovato eguale anche in Corsica, derivi dal termine celtico con cui veniva indicato l'albero di quercia, che noi dialettalmente indichiamo come "*er çèro*", in Italiano *cèrro*, in Latino *cerrus*, con radice *kar*, da essere duro come la pietra. Giusto quindi usare quel legno capace di resistere agli urti, mentre per esempio il frassino veniva usato nelle parti arrotondate dello scafo, proprio per la capacità di essere modellato. Il termine celtico è *pernaies*, ed ha lasciato in Lericini il toponimo "Pernedro", cioè il luogo delle querce, che si trova confinante con altri toponimi derivati dalla quercia, quali Guercio, Cerri, Guercia Colomba. Il suffisso -edro si ritrova in altri fitonimi di Lunigiana (ad esempio Guzarnedro) e ciò mi spinge a ipotizzare che il termine marinaresco "pernécia" abbia avuto origine proprio nella zona costiera che nel Medioevo era chiamata la "Maritima", cioè nella giurisdizione del vescovo-conte di Lunigiana, terra che fu certamente frequentata dai Celti, i quali si spinsero anche in Corsica. Esistono anche altre ipotesi fra i cultori della materia?

Enrico Calzolari

IL GRIDO DI DOLORE DI UN FIGLIO DEL NOSTRO NAUTICO DAL VENEZUELA

Carissimo Decio, come stai? spero che tutto ti vada bene lo stesso per la tua cara moglie, a volte chiamo Angelo Marletta dal whatsapp e un po chiacchieriamo, e sempre chiedo tue

notizie. Ti chiedo scusa per non averti più scritto, da tanto tempo, non è che mi sono dimenticato di te, anzi ti penso ogni volta che leggo i tuoi interessantissimi allegati DL NEWS. E anche gli ultimi che parlano delle manifestazioni per il bicentenario dell'istruzione nautica organizzato dagli ex allievi del nostro istituto San Giorgio.

Il mio lungo silenzio è dovuto oltre ai miei impegni quotidiani di tutti i giorni, alla crisi seria che sta passando il Venezuela indistintamente e che ci sta colpendo tutti. Questo Paese una volta grazie al petrolio era considerato la migliore nazione del Sudamerica, infatti dagli anni 50 fino agli anni 80) Venezuela era la meta di ogni emigrante soprattutto dall' Europa per iniziare una nuova vita, come fecero i miei genitori, dopo la guerra in Italia.

Oggi purtroppo tutto è cambiato in peggio, il Venezuela che stiamo vivendo è un disastro economico e politico, non c'è giorno che la popolazione faccia lunghe ore di code per un pezzo di pane, medicine, e altri viveri di estrema necessità. Quando giro per le strade o anche in macchina è avvilente vedere spettacoli deprimenti, vedere il venezuelano che rovista la spazzatura per trovare qualcosa da mettere nello stomaco. Il socialismo prima decantato da Chavez e poi da Maduro ha distrutto totalmente il Venezuela. E' come se fosse venuto un forte terremoto ideologico che ha distrutto la speranza di una vita migliore soprattutto per i bambini, la gioventù, e gli anziani che sono più vulnerabili a questa disfatta burocratica del socialismo creato da un megalomane di Chavez e adesso da quel pazzo di Maduro.

Decio, vorrei farti notare che anche se sono da vari anni in Venezuela dopo che mi ero diplomato come Costruttore Navale al nostro Nautico San Giorgio ho sperato in una vita più decente sia per mia moglie che per mio figlio, e adesso che sono diventato nonno riesco appena pensare che futuro possono avere mio figlio con la sua famiglia in Venezuela. Mi sembra di vivere un' angoscia e una impotenza per non riuscire ad aiutarli. Mio figlio il prossimo anno se ne va a Quito in Ecuador con la sua famiglia, e vorrebbe che anche noi andassimo con lui, ma credimi Decio per ora non me la sento di ricominciare una vita da capo in un altro Paese. Mille dubbi mi assalgono se faccio bene o male a fare un altro salto di qualità, certo la vita è fatta di mille ostacoli a volte ti sembrano insormontabili, però avere la forza e la consapevolezza di andare avanti e non guardare indietro, ma se lo farò per me e mia moglie non sarà facile.

Bene Decio, volevo scriverti da tempo quello che sentivo dentro di me, oggi mi sono un po' sfogato con te perché so che sei un caro amico a prescindere che abbiamo lo stessa passione del mare, ho voluto esternare la mia preoccupazione e so che mi capirai, comunque non ti preoccupare ho sempre lottato fino in fondo e seguirò a farlo non solamente per me ma anche per la mia famiglia.

Ti saluto caramente a te e alla tua consorte, vi penso con molto affetto e stima, ti abbraccio, ciao!!!!

Alfredo Puppo

Non ti dimentichiamo Alfredo e se finora ti sei fatto onore, continua nella buona sorte, ti salutano con affetto gli Ex allievi e ti abbracciano.

LE ACCADEMIE E LE FONDAZIONI : CONOSCIAMO LA COSTITUZIONE ?

Art. 33 DELLA COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

L'arte e la scienza sono libere e ne è libero l'insegnamento.*

La Repubblica detta le norme generali ed istituisce sull'istruzione scuole statali per tutti gli ordini e gradi.

Enti e privati hanno il diritto di istituire scuole ed istituti di educazione senza onere per lo Stato.

la legge nel fissare i diritti e gli obblighi delle scuole non statali che ne chiedono la parità (è stata chiesta?), deve assicurare ad esse la piena libertà e ai loro alunni un trattamento scolastico equipollente a quello degli alunni di scuole statali

E' prescritto un esame di stato per l'ammissione ai vari ordini e gradi di scuole o per la conclusione di essi e per l'abilitazione all'esercizio professionale.

*Le istituzioni di alta cultura *, università ed accademie, hanno il diritto di darsi ordinamenti autonomi nei limiti stabiliti della legge dello Stato*

Forse che i futuri ufficiali della Marina mercantile studiano danza classica, arte, scienze (nel senso di ricerca), in poche parole, tali accademie si possono equiparare all'Accademia della Crusca, all'Accademia dei Lincei, all'Accademia Ligustica di Belle Arti, all'Accademia di danza della Scala ecc.? Le fondazioni sono istituzioni che possono aiutare anche economicamente lo sviluppo di un'accademia, ma, se si fondano scuole, esse debbono comunque sottostare all'art. 33 succitato dove sono indicati i diritti e gli obblighi delle scuole non statali (Programma approvato dalle autorità scolastiche, unico per tutte e preparazione per l'esame di stato il solo che abiliti alle professioni...)

Carla Mangini

LE BATTAGLIE CONTRO UN “GIGANTE “

Gent.mo comandante Scopinich ho letto nell'ultimo DL NEWS il suo racconto appassionante tra le barche del Quarnero e ora che è in pensione le faccio i miei auguri, sebbene, a quel che

vedo, la cosa non è tanto di suo gradimento. Non lo è stato neanche per me quando 3 anni fa ho dovuto lasciare il mio lavoro espletato per anni tra i banchi del Superiore fruendo di tutta quella giovinezza che, attraverso quell'insostituibile filtro osmotico che va dagli alunni alla cattedra e viceversa, come per una strana, impercettibile magia, ti fa dimenticare lo scorrere del Tempo. Poi, d'un tratto, l'anagrafe ti presenta i numeri spiattellandoti di punto in bianco come stanno veramente le cose. E allora ci avvolge un velo di malcelata amarezza che sembra non riusciamo a sconfiggere. Ma non è così, specie per un uomo di azione e di mare come lei che per anni ha combattuto le sue battaglie con un 'Gigante' tanto grande e imprevedibile, tanto affascinante quanto subdolo e generoso, a un tempo, per quello che ci sa offrire, facendolo con onestà professionalità e convinzione, come si evince dal suo raccontarsi. Non so se può aiutarla il fatto che io abbia anche navigato per soli 2 anni con mio marito e, tuttora, mi creda, il mare mi manca davvero. Intanto mi permetto di suggerirle uno dei miei libri di narrativa sul mare **IL VIAGGIO MALEDETTO** (e altri racconti) o **ALLA VIA COSI'** direttamente all'editore **GRAUS NAPOLI** -info@grauseditore.it e se lo fa spedire in tal modo vedrà quanto, anchio, nel mio piccolo, l'ho amato.

Anna Bartiromo.

APPUNTAMENTI

"Additive Manufacturing in ambito navale"

La Sezione della Spezia di ATENA, Associazione Italiana di Tecnica Navale, in collaborazione con il Polo DLTM e Promostudi La Spezia e avendo ricevuto il Patrocinio di AITA - Associazione Italiana Tecnologie Additive, ha il piacere di segnalare l'organizzazione del workshop: **"Additive Manufacturing in ambito navale"** giovedì 24 novembre 2016 h 14.00 presso le aule del Polo Universitario "Marconi", La Spezia.

Restiamo a disposizione per maggiori informazioni e approfondimenti.

Nell'auspicio di incontrarvi, il Presidente della Sezione, C.A. Claudio Boccalatte e lo scrivente inviano cordiali saluti

Ing. Marco Prandoni Segretario ATENA Sezione di La Spezia

mob. : +39 335 611 35 62 e-mail :laspezia@atenanazionale.it

LA LUCE DELL'OCCIDENTE e IL FUTURO DELLA CULTURA EUROPEA

La Società di Letture e Conversazioni Scientifiche giovedì 24 (ore 9/18) e venerdì 25 (ore 9,30/18) novembre nella sua sede di Palazzo Ducale ha ospitato il convegno *La luce dell'Occidente*, ideato dall'Associazione culturale Homines Cura Iuvat e organizzato dalla Fondazione Mario Novaro, con il sostegno della Regione Liguria e il contributo dell'associazione Attiva-mente. Ne sono protagonisti gli studiosi Marcello Veneziani, Franco Cardini, G.B. Pittaluga, Claudio Bertieri, Umberto Basevi, Massimo Vivaldi, Gloria Viarengo, Gabriella Airaldi, Enzo Baldini, Stefano Monti Bragadin, Gianni Marongiu, Dino Cofrancesco e Rodolfo Vivaldi. Le quattro sezioni in cui sono divise le giornate di studio, sono state presiedute dai professori Michele Marsonet, Enzo Baldini, Stefano Monti Bragadin e Annamaria Lazzarino Del Grosso.

L'obiettivo del convegno *La luce dell'Occidente* è interrogarsi sul futuro della cultura europea e occidentale, cercando di capire se è più minacciata da nemici esterni quali le fascinazioni per l'Oriente e la rigidità dell'islamismo o da nemici interni come la tecnocrazia e lo strapotere della finanza. Il titolo stesso cita apertamente il saggio del filosofo iraniano Daryush Shayegan *La lumière vient de l'Occident*, edito in Francia da Aube Nouvelle nel 2013. Siamo di fronte a un declino o una metamorfosi? Secondo Shayegan la cultura occidentale è parte integrante della cultura planetaria, anche se in qualche caso si può trattare di "occidentalizzazione incosciente". Ma, spiega, senza Copernico e Galileo non ci sarebbe la scienza della natura, senza Darwin non ci sarebbero lo studio dell'evoluzione della specie e dunque le scoperte biologiche, senza Freud non conosceremmo la nostra consistenza psicanalitica. E questo vale per tutti, nessuno escluso. Ma se questo punto di partenza è oggettivo, l'Occidente da cosa è minacciato? Forse dall'eccesso di concretezza materialistica che ha svalutato la necessità di un appoggio spirituale e religioso, come se il nostro mondo avesse perduto la sua anima. Forse dal suo fallimento storico che suscita nel mondo islamico un senso di umiliazione e risentimento spinto fino all'odio.

Intorno a questi temi e a questi interrogativi i relatori hanno proposto le loro riflessioni. Gli interventi dei professori Dino Cofrancesco e Gianni Marongiu hanno affrontato argomenti capitali come Libertà e Democrazia. I loro colleghi Enzo Baldini e Stefano Monti Bragadin hanno fatto meditare il pubblico su Utopia e Poliarchia. Gli storici Franco Cardini e Gabriella Airaldi, insieme a Gloria Viarengo docente di Diritto Romano a Genova, hanno riportato alla vivacità e alla complessità del momento in cui la cultura occidentale si è formata. L'immaginario è stato invece l'argomento di Claudio Bertieri, mentre la musica e il cinema che tanto hanno lasciato il segno nella nostra cultura sono stati affrontati da Massimo Vivaldi e Umberto Basevi. Giovanni Battista Pittaluga, docente di Economia politica all'Università di Genova, ha parlato di globalizzazione. Infine, Marcello Veneziani ha concluso il convegno

Info: Fondazione Mario Novaro, c.so Saffi 9/11 16128 Genova

Tel. 010/5530319 - info@fondazionenovaro.it

Genova, 15 novembre 2016

I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

EDMUND KENNEDY – Esploratore britannico – Sovrintendente Generale del Dipartimento Statale del News South Wales.

(segue dal precedente DL NEWS)

Nel 1845 Mitchell venne incaricato da Londra di organizzare una spedizione da Sydney sino al Golfo di Carpentaria con destinazione finale a Port Essington. Egli era convinto che il maggiore corso d'acqua dovesse scorrere in direzione di nord-ovest verso il golfo, ed era ciò che lui voleva scoprire. La sua iniziale scelta di conferire il comando in seconda fu per il Sovrintendente Townsend, ma poi per tale incarico preferì Edmund Kennedy. Il 5 novembre Edmund Kennedy prestò giuramento come Giudice di Pace alla Suprema Corte, e a metà di novembre la spedizione partì da Sydney passando per Parramatta e Bathurst verso un incontro prestabilito a Boree. Kennedy, in una lettera a suo padre, faceva notare che la spedizione consisteva di 30 uomini, provvigioni per 12 mesi, più 8 carri pesanti, 102 manzi, 255 pecore e 17 cavalli, ma l'enorme quantità di quanto trasportato con la spedizione fu poi dannosa per l'incedere del viaggio.

Mitchell proseguì a nord lungo il Bogan River, a est di Macquarie, ancora a nord di Narrana, quindi lungo il Balonne. Qui Mitchell trovò una naturale strada rocciosa e la chiamò St George Bridge, vicino all'attuale città di St. George Queensland. Allo scopo di permettere a Kennedy di riposarsi, lo lasciò al campo base per tre settimane, mentre Mitchell, continuando verso nord con un piccolo drappello, proseguiva il Balonne che però lo portava troppo lontano a nord-est. Fu costretto pertanto a virare a ovest sino ad attraversare il Maranoa River dove il primo giugno 1846 raggiunse Kennedy col drappello maggiore. Mitchell si rese conto che il suo equipaggiamento era troppo ingombrante per proseguire, per cui decise di lasciare Kennedy nuovamente indietro.

Inizialmente Mitchell si diresse verso le sorgenti del Maranoa ed entrò in un'area di colline che lo lasciarono perplesso. Almeno quattro corsi d'acqua : il Nogoia, il Belyando, il Nive ed il Nivelles avevano un letto che ne determinava il flusso, ma nessuno si dirigeva a nord-ovest. Lasciò ancora un drappello indietro e viaggiò verso nord-ovest con una guida nativa e due uomini. Finalmente scoprì un corso d'acqua che sembrava scorresse verso il golfo e lo battezzò fiume Victoria in nome della Sovrana d'Inghilterra. Mitchell finì le scorte dei suoi viveri e fu costretto a tornare indietro. I due piccoli drappelli si riunirono e viaggiarono a ritroso verso il campo base di Kennedy. La spedizione quindi tornò a Sydney il 20 gennaio

1847.

Mitchell rimase favorevolmente impressionato dalle qualità manageriali di Kennedy, come dimostrato con la conduzione del campo deposito nel 1846 e con le qualità tecniche relativamente alla sovrintendenza ed alla esplorazione. Essendo rimasta insoluta la scoperta del grande fiume a nord-ovest, nel febbraio 1847 a Mitchell venne nuovamente affidata una nuova spedizione verso il golfo di Carpentaria per mappare il corso del Victoria river. In questa occasione Mitchell mise Kennedy parzialmente al comando . Partirono da Windsor ,New South Wales il 21 marzo 1847.

(fine della seconda parte – ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

VOLTAIRE da "DICTIONNAIRE PHILOSOPHIQUE" 1769

(CERTEZZA...)

"Quanti anni ha il vostro amico Christophe?" "Ventotto, documentati, ne ho la certezza"

"Ho appena udito la risposta dell'uomo, sicuro di ciò che afferma e tutta la documentazione lo confermerebbe. Però sono venuto a conoscenza che il certificato di nascita di Christophe è stato retrodatato per delle ragioni delle quali non sono venuto a conoscenza. Quello con il quale ho parlato non sa niente di ciò e avrà sempre la certezza di qualcosa che certa non è.

Se aveste chiesto a chiunque, prima dei tempi di Copernico:"Il sole oggi è tramontato? E' sorto?" Avrebbe risposto : "Sì, ne sono certissimo!" Era certo solo l' errore...

Un ragazzo alle prese con la geometria dei triangoli non è affatto certo che la somma degli angoli di un triangolo equivalgono a 2 angoli retti. Glielo dimostro e da quel momento non avrà mai più dubbi sulla veridicità di questo assunto. Ecco una certezza diversa dalle precedenti le quali, sottoposte ad esame, sono diventate errori. La certezza matematica è eterna ed immutabile..."

F I N E