

01 DL NEWS 2021 VOLMXV

DL NEWS 10 gennaio 2021

Newsletter di cultura di terra e di mare

In allegato la newsletter, ma si può visitare il sito con una varietà di voci e in archivio tutte le DL NEWS.

www.deciolucano.it

Buon 2021 !!

Auguri “marinareschi”

Chiglia madiere e paramezzale,

Anche quest'anno abbiamo visto Natale.

Declinazione e rette d'altezza.

Che almeno quest'anno finisca in bellezza.

Nodi ,venti e Correnti.

Finalmente è finito il duemila-venti.

Baglio, puntello e torello.

Che l'anno venturo sia un sacco bello.

Bocche di rancio, passo d'uomo e ombrinale.

Che il 2021 sia un anno speciale.

Raimondo

Auguri trasmessi da Raimondo Malinconico, Pio Monte de' Marinai di Torre del Greco

Guida Autonoma , Sistemi manned-unmanned

Si è svolto a Trieste il 14 e 15 dicembre il seminario dell'AEIT sulle frontiere dell'E-MOBILITY in video conferenza.

Il seminario ha toccato le risorse sui sistemi a guida autonoma nei domini dei trasporti terrestri , marittimi, aerei estendo le relazioni alla digitalizzazione dei sistemi di controllo e trasporto .Il seminario si

é proposto di inquadrare le nuove tecnologie e progetti dei mezzi a guida autonoma (manned e unmanned) nel settore navale.

Enti organizzatori Atena, Aeit e D-Etef con il patrocinio di Università, Ingegneri, Periti, Confindustria. Info: segracitifyg@units.it
Ma se volete sapere qual é la situazione oggi , leggete la rivista TTM .
(DL)

Secondo volume sulla “Storia della Marineria Mercantile Italiana “

E' uscito il II° voume della collana “ Storia della Marineria mercantile Italiana” a cura di Pierangelo Campodonico , dal titolo “ 1915 1939 . La prima guerra momdiale e il ventennio fascista “. Campodonico , direttore scientifico e formidabile organizzatore insieme al suo staff in primis Anna Dentoni , dei Musei del Mare e delle Migrazioni , MU.Ma Galata Museo Genova, scrive <*In un anno così difficile , così faticoso , così disperante come quwlo che sta finendo , é importante aggrapparsi ad alcune cose, ai “fondamentali” In questo senso ho avuto l'opportunità di riscoprire l'importanza dello studio e della ricerrca : così grazie alla disponibilità della Fondazione Clerici e del presidente Paolo Clerici , sono veramente felkce di presentare la pubblicazione del secondo volume della Storia della Marineria Mercantile Italiana....ho ritenuto fosse imporr tante parlare ...delle carrette, dei loro armatori, equipaggi e comandanti, ringraziando Anna e Raffaella... l'archivio dello Stato , l'Ufficio Storico della Marina Militare, la Confitarma... >*

Aggiungo alla struttura del Museo del Mare l'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione-onlus che da molti anni si dedica al sostegno culturale-economico del MU.MA . (DL)

Quest' anno il Comune di Genova ha appaltato , responsabile Campodonico, l'affidamento in concessione dei servizi relativi alla gestione del Galata Museo del Mare e alla promozione dei Civici Musei.

Scadenza gara : 18/02/2021 Importo base: 13. 118.500 € .

IL VOSTRO CONTRIBUTO

CAPITANI E NAVI

UN LEGAME SENTIMENTALE

Da Vittorio G.Rossi (Maestrale, 1976)

< I rapporti deglk uomini di mare col mare nessuno li ha mai capiti bene; tutte le cose dell'uomo non si capiscono mai bene, perché quello che osserva e poi dov rebbe spiegare , é anche lui un uomo ; e il metro non può mksurare se stesso. E poi non ci sono neanche le parole per spiegare certe cose; glim uomini quando non sanno spiegare una cosa, inventano una parola, e così credono di avere spiegato. ... Il mare é lì davanti agli occhi di tutti; ma che cosa é i mare? Il mare è un grande disciplinatore di uomini , ma questo é troppo poco per spiegare il mare. E il mare é dentro di noi; di quelli che llo hanno praticato in tutte le stagioni e in tutti i posti , e per un c erto tempo, e non ne hanno capito niente; e sulle loiro facce ventose non si vedrà mai un sorriso quando il mare sembra sorridergli, e la loro bocca non si sentirà mai dire , “ oh che bel mare “... Per loro il mare non é quello che si vede in quel momento,é quello che sarà stasera, stanotte o domani; e sarà un altro, e quello che si chiama un mare vecchio, é solo vecchio di giorni, forse di ore.....>

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

CSLC Massimo Garbarino 42 anni per mare

Buongiorno Decio, in allegato il saluto e tributo che ho preparato ad un mio grande ex compagno del Nautico neo

pensionato dopo oltre 42 anni di mare e una splendida carriera.

Un abbraccio e buona vita !

Massimo Granieri

An old style Captain and one word man

Il 26 Dicembre scorso, sbarcato dall'ammiraglia di Costa Crociere Costa Smeralda ha lasciato il suo amato mare dopo oltre 42 anni per il giusto meritato riposo. Il Comandante Superiore Massimo Garbarino da sempre con Costa iniziò la sua carriera nel Novembre del 1978 dopo aver frequentato il nostro Nautico San Giorgio (Genova) diplomandosi a pieni voti nel 1976. Ho avuto l'onore di averlo compagno di classe nei turbolenti ma affascinanti anni '70, e già da allora era evidente che quel ragazzo ne avrebbe fatta di strada. A 39 anni il più giovane comandante di nave passeggeri, ha seguito la costruzione, il battesimo e comandato 6 nuove costruzioni tra cui le ultime ammiraglie della flotta. Una carriera luminosa e soprattutto impeccabile su tutti i mari del mondo, apprezzato non solo dalla sua Compagnia ma soprattutto dalle migliaia di passeggeri che spesso hanno scelto di partire se c'era lui a bordo , garanzia di professionalità, sicurezza e savoir faire. In una rivista straniera un pilota di porto norvegese lo definì “ ..an old style Captain and one word man..”

Massimo ha sicuramente incarnato la figura dei vecchi comandanti genovesi di un tempo e può essere

sicuramente annoverato tra i migliori comandanti italiani.

A nome di tutti i suoi compagni della mitica 5a A del '76 auguro a Massimo ..buon vento e buona vita Cumandante!

Massimo Granieri

o*x*o*x*o*x*o*x*o*x*o

Ma la tradizione marinara prosegue :

Un ufficiale di 25 anni conduce la sua “compagna” all’ultimo viaggio

Come “uccidere” una bellissima nave passeggeri
di Luca Pagano

Eutanasia di una nave

Anche se il Carnival Fantasy non era certo paragonabile ad un malato terminale!!!

Entrata in servizio nel 1990 e ammodernata nel 2008, questa nave ha subito un destino beffardo: la radiazione per demolizione quando ancora aveva un cuore pulsante, con mille memorie passate da ricordare gelosamente e tante ancora ne avrebbe avuto da annoverare tra i membri del suo equipaggio.

Ed io mi sono ritrovato proprio tra i membri di quell’equipaggio che, incredulo fino all’ultimo istante su

ciò che stava per accadere, ha accompagnato questa splendida signora del mare nel suo ultimo viaggio fino a quel triste cimitero delle navi: Aliaga in Turchia.

Partiti da Curacao il 13 luglio, ci siamo apprestati ad affrontare la traversata dell'Atlantico con destinazione Izmir.

Le operazioni procedevano in maniera del tutto in linea con la normalità, escludendo il fatto che eravamo ovviamente senza passeggeri a bordo a causa del Coronavirus, ovviamente!

Poi la notizia : la destinazione era cambiata, il porto di approdo sarebbe stato Aliaga.

Sì, proprio quello dove le navi vanno a morire, quello che chiamano il cimitero delle navi.

Un misto di incredulità e sgomento per quello che stava per accadere ha immediatamente investito tutti noi dell'equipaggio.

Ma come poteva accadere una cosa del genere??? Come era possibile uccidere quella bellissima nave ancora in grado di regalare così tante avventure ai passeggeri e tante memorie a tutti i membri dell'equipaggio che ogni giorno la curano, la vivono, la respirano di giorno e di notte, la conducono per approdare in porti meravigliosi..... non era possibile abbattere questo colosso dei mari

Eppure così è stato.....

Ed è stato un misto di incredulità e sgomento.

La commozione ha avvolto ognuno di noi, mentre eravamo tutti pronti ad assistere a quella che sarebbe stata l'ultima manovra, e a sentire l'ultimo ruggito di

quel leone degli oceani che ancora avrebbe potuto cavalcare dignitosamente le onde del mare.

E mentre da una parte noi dell'equipaggio restavamo attoniti davanti alla fine del Fantasy, dall'altra assistevamo alla gioia del nuovo proprietario della nave (un turco sulla trentina) che festeggiava al nuovo business insieme ad alcuni ospiti saliti a bordo insieme a lui .

E ad un certo punto le nostre lacrime si sono mischiate alle urla di gioia per la nave Fantasy appena spiaggiata ad Aliaga.

La nostra tristezza e amarezza è stata sovrastata dal nuovo business per il nuovo proprietario che brindava ai suoi futuri guadagni insieme ai suoi ospiti.

È stato un po' come vivere allo stesso tempo due aspetti diametralmente opposti della stessa scena e purtroppo quelli sconfitti siamo stati noi, quelli colpiti al cuore siamo stati noi, membri dell'equipaggio dell'ultimo viaggio del Fantasy.

A me piace ricordarla al top della sua vita di signora dei Caraibi, piena di passeggeri, piena di colori, di musica, di gioia e di allegria a me piace ricordarla in mezzo all'oceano fiera e maestosa mentre cavalcava le onde!

Ma al tempo stesso non potrò mai più dimenticare la fumata nera e il rumore dei motori lanciati alla massima potenza per portarla allo spiaggiamento e lasciarla in quel triste cimitero delle navi.

Ciao compagna di viaggio, ciao Fantasy!!!

Luca Pagano

(da 17 DL NEWS 16 agosto 2020)

Facciamo parlare le navi ...

Il caro indimenticabile amico ing . Piero Costa ci aveva regalato qualche anno fa una scheggia dello scafo della Eugenio C. demolita ad Alang Bay in India dopo essere spiaggiata ...e spogliata di tutto.

Ricordo che secondo il suo ultimo comandante italiano Piero Buatier de Mongeot questa nave parlava, respirava, e aveva lasciato la sua autobiografia intitolata “Mi ricordo “ che era stata pubblicata sulla rivista dello Shipping TTM. L’aveva scritta sotto “ dettatura “ del suo ultimo comandante.

“Quando le navi parlano,s’incazzano, quando cambiano sesso e quando muoiono”

Vorrei rievocare, (lo trovate sul mio sito deciolucano.it) , quanto avevo scritto in una DL News 12 anni fa dal titolo :

“Quando le navi parlano,s’incazzano, quando cambiano sesso e quando muoiono” pubblicato anche da AltomareBlu con la canzone di Max Knofler.

Avevo partecipato al Premio giornalistico-letterario Carlo Marincovich 2009 ed ero Primo classificato nella sezione Cultura del Mare . (DL)

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI

di Francesco Pittaluga

Uno dei più grandi scrittori di navi e di racconti di esperienze in giro per il mondo é senza dubbio l'ingegner Francesco Pittaluga che ha scelto il nostro "giornale " per la pubblicazione della storia delle navi e delle compagnie con uno stile tecnico-narrativo di eccezionale purezza e sentimento. Unico autore contemporaneo nel saper interpretare navi capitani e armatori. Erga Editore pubblica i suoi libri . (DL)

"COLUMBUS C" : UNA LUNGA CARRIERA E UNA FINE INASPETTATA

Quando nel 1981 la "Costa Armatori" di Genova acquistò il transatlantico che ribattezzerà "Columbus C", non avrebbe potuto fare una scelta migliore. Pur essendo ormai relativamente anziana, la nave era stata mantenuta in modo così impeccabile dai precedenti proprietari che per i Costa, almeno all'inizio, fu necessario solamente cambiare le insegne sulle ciminiere e poco altro.

Questa unità passerà alla storia della navigazione per essere stato un transatlantico di successo per tre decenni e per avere poi avuto nei ranghi di una società italiana una delle più brevi carriere interrotta da un naufragio al pari di quanto accaduto ad "Andrea Doria", "Bianca C." e poche altre: primato non certo invidiabile ma che come tale va ricordato in questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" ripercorrendo tutta la sua vita sui mari che è stata in verità lunga e più che onorevole.

Varata in Olanda presso i cantieri "De Schelde" di Vlissingen-Flessinga il 18 ottobre 1952 alla presenza della principessa Sibilla di Sassonia-Coburgo Gotha, madre dell'attuale re Carlo

Gustavo di Svezia, per conto della “Svenska Amerika Linie” o “Swedish American Line” o più brevemente “S.A.L.”, la famosa “White Viking Fleet” scandinava com’era conosciuta nel mondo anglosassone, riprendeva nel disegno i piani della sfortunata “Stockholm” poi “Sabaudia” d’anteguerra che la compagnia svedese aveva ordinato ai cantieri di Monfalcone e che avrà una gestazione alquanto tribolata non riuscendo peraltro ad entrare mai in servizio per le vicende belliche di cui ci siamo già occupati ripercorrendo a suo tempo la storia di questa unità. Ci limiteremo a ricordare che con le sue 29.000 tonnellate avrebbe dovuto essere la nave ammiraglia della compagnia. Come lo sarà anche questa nuova realizzazione, che verrà battezzata “Kungsholm” riprendendo il nome di un precedente transatlantico d’anteguerra, uno dei primi azionati da motori diesel, che nel frattempo era passato dalla “S.A.L.” alla “Home Lines” e stava navigando fra Europa e Nord America col nome di “Italia”.

Quando divenne italiana , era troppo bella

Correva voce che i committenti scandinavi si fossero rivolti ad un cantiere olandese perchè, dopo la sfortunata vicenda dello “Stockholm” (da non confondere con quello più piccolo e successivo del 1948, costruito in Svezia e tristemente famoso per la collisione con l’ “Andrea Doria”), non si fidavano più di un cantiere italiano. Niente di più falso, visto che dopo pochi anni dal varo della “Kuhgsholm” essi si rivolgeranno di nuovo ad un nostro cantiere, l’Ansaldo di Genova-Sestri Ponente, per la costruzione del suo “running-mate”, il bellissimo “Gripsholm” del 1957: semplicemente, nel momento in cui gli svedesi decisero di mettere in cantiere la loro nuova nave, i nostri scali erano tutti impegnati con le costruzioni che andranno a rinnovare e fila delle società armatrici nazionali “in primis” “Italia” e “Lloyd Triestino” e quindi a “Swedish American Line”, nell’impossibilità di approntare un transatlantico di grandi dimensioni a casa propria, optò per l’importante cantiere olandese che aveva una buona esperienza in questo tipo di costruzioni (fra le più importanti delle quali possiamo annoverare la “Willem Ruys” completata nel 1947 che diventerà in seguito la nostra “Achille

Lauro”) ed è a tutt’oggi attivissimo sia in campo commerciale che militare.

Riguardo all’aspetto esterno della nave, in un primo tempo i designer svedesi avevano previsto una silhouette rivoluzionaria con macchine e unica ciminiera decentrate a poppavia che avrebbe anticipato di alcuni anni quanto poi realizzato su “Southern Cross” e “Northern Star” britannici o con l’adozione di tubi di scappamento binati come su “Canberra” sempre britannico o “Rotterdam” olandese e successivi allestimenti simili: la direzione della società preferì optare per una visione più conservatrice, anche se in effetti il fumaiolo prodiero sarà posticcio (“dummy funnel” all’inglese) e alloggerà alcune cabine ufficiali e parte del gruppo elettrogeno dell’impianto di condizionamento aria.

Il ruolo dei disegnatori stilisti e progettisti

Si scelse quindi il disegno base della vecchia “Stockholm” ovviamente aggiornato e riveduto: ne risultò una nave molto bella, che curiosamente, derivando dalla precedente unità a sua volta ispirata ad alcune realizzazioni nostrane quali “Victoria” e “Conte di Savoia”, riproponeva un “trend” che nel dopoguerra avrebbe potuto essere anche nostro se i designer italiani non avessero invece privilegiato quello fornito da altre unità quali “Vulcania”, “Saturnia” e soprattutto “Neptunia” e “Oceania”. In tale prospettiva, con esclusione di “Michelangelo”, “Raffaello” ed “Eugenio C” che seguiranno un’evoluzione stilistica diversa, i nostri transatlantici del secondo dopoguerra avranno tutti un’unica ciminiera a centro nave o tutt’al più spostata leggermente verso poppa con sovrastrutture relativamente alte e aggettanti e cavallino relativamente pronunciato, mentre quelli svedesi saranno caratterizzati da sovrastrutture basse, compatte e continue e due fumaioli opportunamente distanziati a centro nave, proponendoci dal punto di vista del “design” ingegneristico navale un’alternativa a come avrebbero potuto essere i nostri vari “Augustus”, “Giulio Cesare” eccetera se anche da noi avesse prevalso questo disegno che invece nelle nostre realizzazioni verrà preso in considerazione, in alcuni casi, solo per quanto riguarda il profilo delle carene e il fronte delle sovrastrutture.

Derivata quindi dalla “Stockholm” ma più piccola, la “Kungsholm” (letteralmente: “Residenza reale” o “Isola del Re”), stazzava poco più di 21.000 tonnellate, era lunga 183 metri, larga 23,50, disponeva di un apparato motore diesel “Burmeister & Wain” della potenza di 22800 HP che azionava due eliche per una velocità di crociera di 21 nodi. Dotata di 9 ponti di cui 6 con sistemazioni passeggeri, ne poteva trasportare all’inizio circa 800 suddivisi fra 176 in prima classe e il resto in classe turistica con un equipaggio di 400 persone. Eric Christiansson, uno dei più importanti architetti scandinavi dell’epoca, disegnatore ufficiale di questo e dei successivi transatlantici che entreranno in servizio per la “S.A.L” negli anni seguenti, venne incaricato di presiedere alla costruzione della nuova unità ammiraglia della flotta passeggeri svedese: egli chiamò a coadiuvarlo I migliori architetti locali dell’epoca e fu così che grazie all’opera di Per Lindfors, Rolf Ahberg e Margaretha Engstromer gli spazi interni della “Kungsholm” risultarono un misto di moderno arredamento navale internazionale e tipico stile razionalista nordico: l’intento dei disegnatori era quello di fare sì che il passeggero si trovasse a proprio agio in spazi non molto grandi dove le verande e i giardini d’inverno si susseguivano inframmezzati da locali sociali dalle dimensioni volutamente ridotte ma perfettamente improntati ad una esigenza di privacy e ad un soggiorno quieto e sereno, adattabili in tal modo sia al servizio di linea sui mari spesso agitati e nebbiosi del Nord Atlantico che in crociere di lusso per passeggeri che avrebbero trovato a bordo l’atmosfera ed il trattamento da grande Yacht. A tale proposito le differenze fra i locali sociali di prima e di seconda classe erano minime e copiosa risultava la profusione di legni pregiati, arredi in vimini, pannelli colorati, tappeti e moquette dai colori ora tenui ora caldi e non mancavano, come sui nostri transatlantici, vere e proprie opere d’arte di artisti , ovviamente scandinavi in questo caso, che erano state originariamente ordinate proprio per la “Stockholm” d’anteguerra. Grande novità, poi, le cabine esclusivamente esterne con vista mare sia di prima classe che di turistica e quasi tutte dotate di servizi privati, il che nei primi anni Cinquanta del Novecento non era affatto comune. Per fare sì che ognuna fosse dotata di finestra o di oblò era stato ripreso lo schema applicato per la prima volta a suo tempo sulle navi inglesi della “Bibby Line” prevedendo per esse una pianta a “L” dritte e rovesciate alternate in sequenza fra di loro in cui

le cabine si succedevano lungo un unico corridoio centrale e risultavano molto spaziose, confortevoli e perfettamente adeguate sia al servizio di linea che a quello di crociera.

Cosa ai tempi non comune sulle navi in servizio nel Nord Atlantico, la “Kungsholm” era dotata inoltre di una piscina esterna allestita in previsione del suo servizio crocieristico e di una interna con acqua di mare riscaldata, usufruibile anche durante il servizio di linea in tutte le stagioni sia con buono che con cattivo tempo e accessibile alle due classi con orari separati.

Le rotte e i passeggeri del Nord Atlantico

Consegnata alla “S.A.L.” nell’autunno del 1953, dopo una brevissima crociera nel Mar Baltico con a bordo la famiglia reale svedese, la nave salpò da Goteborg per il suo viaggio inaugurale alla volta di New York il 24 novembre al completo di passeggeri: di solito nei viaggi di linea la sua clientela era composta di svedesi, danesi e norvegesi in genere che alimentavano la grande colonia scandinava presente negli States fin dalla fine dell’Ottocento, ma non mancavano tedeschi e nord europei in genere che si imbarcavano a Bremerhaven o inglesi che da Southampton sceglievano questa nave a scapito dei transatlantici di casa apprezzandone l’atmosfera di bordo e l’accurato servizio che, per quanto riguarda la classe turistica, raggiungeva livelli altrove riscontrabili solo nelle classi superiori.

In aperta concorrenza con la “Norwegian American Line” che operava da Oslo e Bergen, la “Swedish Line” gestiva con la “Kungsholm”, cui dopo pochi anni si affiancherà la leggermente più grande “Gripsholm” che abbiamo già citato, una linea che nei mesi primaverili ed estivi collegava Goteborg con New York con scali periodici a Copenhagen, Bremerhaven e Southampton. Qualche volta la traversata era diretta e per otto giorni la nave navigava alle più alte latitudini cui i transatlantici impiegati in Atlantico potevano arrivare facendo rotta lungo l’ortodromica che dal Mare del Nord la portava a doppiare le Isole Far Oer e a navigare a sud dell’Islanda e della Groenlandia per raggiungere le coste americane attraversando in pieno gli insidiosi “Grand Banks” al largo di Terranova in un ambiente dove l’incontro con ghiacci e fitte nebbie non era inusuale

nemmeno nei mesi estivi: mare e clima ben diverso da quello che incontravano le nostre unità, impegnate lungo la “Sunny Southern Route” che prevedeva traversate di solito più tranquille in condizioni climatiche migliori. Anche se le tempeste, in Atlantico, non mancavano mai a tutte le latitudini!

Proprio per le condizioni climatiche che rendevano sconsigliabili le traversate nei freddi mesi invernali, la “Kungsholm” era stata concepita anche per il servizio crocieristico, che iniziò fin da subito riprendendo la tradizione delle crociere nei Caraibi che fin dagli anni Venti e Trenta avevano reso famose le navi della “S.A.L.” presso l’esigente clientela nordamericana. A tale proposito, la sua capienza era limitata in questi casi ad un massimo di 4-500 persone, tutte ospitate in classe unica in maniera molto confortevole sotto ogni punto di vista.

Nel gennaio del 1955 la nave partirà da New York per la prima crociera intorno al mondo mentre negli anni successivi la vedremo operativa nel Pacifico, in Estremo Oriente e in servizio di linea fra Stati Uniti e Svezia nei mesi estivi. Con l’arrivo della consorella “Gripsholm”, la “Kungsholm” venne adeguata ai suoi nuovi standard operativi e fu dotata di stabilizzatori.

I colori delle navi

Nel complesso la nave ebbe grande successo: ciononostante la “S.A.L.”, perseguendo una politica sempre protesa verso il meglio in assoluto, nel 1963 ordinò in Inghilterra un’altra nave che sarà poi lo splendido nuovo “Kungsholm” del 1966. A seguito di ciò, la nostra “Kungsholm” verrà venduta nell’ottobre del 1965 alla Germania Occidentale e andrà a issare colori e insegne di un’altra compagnia dalla storia lunga e prestigiosa, quel “Norddeutscher Lloyd” a suo tempo armatore dei famosi “Bremen” ed “Europa”, i “levrieri dell’oceano” annoverati fra i transatlantici più prestigiosi di tutti i tempi. Volendosi probabilmente riferire ai fasti di questo passato, la “Kungsholm” venne ribattezzata “Europa” e ridipinta coi colori della compagnia anseatica: lo scafo da bianco passò ad una più tradizionale livrea nera e le ciminiere da gialle con disco blu con tre corone al centro a simboleggiare i regni di Svezia, Norvegia e

Danimarca, adottarono il tipico colore ocra denominato all'inglese "mustard" proprio delle navi del Lloyd germanico. Nel complesso un aspetto esteriore più severo anche se elegante mentre gli interni rimasero pressoché immutati e la nave ebbe successo anche in questo nuovo impiego, che si discostava poco dal precedente prevedendo viaggi di linea nei mesi estivi affiancata da un nuovo "Bremen", che poi non era che l'ex "Pasteur" francese debitamente rimodernato, e crociere invernali che iniziarono felicemente fin dal gennaio del 1966.

Per inciso, è curioso notare come a contribuire alla rinascita della flotta passeggeri sia tedesca che francese nel dopoguerra saranno due transatlantici che prima appartenevano ad un Paese e dopo all'altro: L' "Europa" germanico che sarà poi il "Liberté" della "Compagnie Generale Transatlantique" ed il "Pasteur" della "Sud -Atlantique" e trasporto truppe per il governo francese poi "Bremen".

Nel 1970 il "Norddeutscher Lloyd" si fonderà con la "Hamburg America Line", altro grande consorzio armatoriale tedesco, per dare vita all' "Hapag-Lloyd" tuttora florido e attivo con la sua flotta di mega-portacontainers. Nel 1971 venne deciso di abbandonare il servizio transatlantico passeggeri di linea vendendo ai greci di "Chandris" l'ormai anziano "Bremen" e adibendo permanentemente al servizio crocieristico l' "Europa", che a tale proposito venne ridipinto con una nuova livrea turistica decisamente più attraente: scafo bianco con larga banda blu e arancione lungo le fiancate e ciminiere arancioni col nuovo logo della compagnia in blu.

Per l'intero decennio la nave sarà popolarissima su tutti i mari del mondo: riservata ad una clientela per lo più germanica e affidata spesso a iniziative che facevano capo ai più importanti operatori tedeschi quali "Nur-Neckermann", "Thomas Cook-Germany" e "Oger Tours", la vedremo spesso anche nel Mediterraneo quando farà periodicamente base a Genova coi suoi crocieristi convogliati in Italia tramite voli charter appositamente organizzati.

Quando venne acquistata dagli armatori Costa

Quando però la "Hapag Lloyd" decise di sostituirla con una nuova unità che ne avrebbe rilevato pure il nome, l' "Europa" venne messa

in vendita e, dopo un'ultima crociera verso le capitali baltiche, nell'ottobre del 1981 passò di mano e venne acquistata dagli armatori Costa di Genova tramite la sussidiaria "Independent Continental Line- Milestone" di Curaçao: è curioso notare come per ben due volte la nave venisse ceduta per fare posto ad una nuova unità che ne avrebbe ripreso il nome. I lavori di modifica furono al momento pochi e vennero effettuati presso gli stessi cantieri "Lloyd Werft" di Bremerhaven dove l' "Europa" era stata periodicamente revisionata durante tutti i suoi anni di appartenenza alla flotta passeggeri tedesca. Giungerà quindi a Genova ai primi del successivo dicembre coi colori della nuova compagnia armatrice, scafo bianco con banda blu e grande "C" azzurra virgolettata che sveltava in campo giallo sulle due ciminiere: caso unico perchè sola nave passeggeri nella storia della compagnia ad avere due fumaioli seppure uno fosse posticcio come abbiamo già osservato e se non si vogliono considerare i due fumaioli binati della "Eugenio C" che in verità dal punto di vista del design vengono considerati un elemento unico.

Il nuovo acquisto fu ribattezzato "Columbus C" interrompendo la tradizione di dare generalmente alle navi dei Costa nomi di famiglia: tale scelta, oltre ad omaggiare di riflesso il grande navigatore genovese il cui nome è ricorso spesso nell'ambito delle navi passeggeri non solo italiane, forse venne dettata dal fatto che "Columbus" era un nome molto popolare presso la clientela tedesca cui i Costa si rivolgeranno regolarmente perchè appartenuto in passato ad alcuni dei transatlantici germanici più famosi.

In tale prospettiva e conservando attive le "partner-ship" del passato, la "Columbus C" mantenne in linea di massima il tipo di impiego precedente: crociere a largo raggio nei mari tropicali in inverno, primaverili e autunnali nel Mediterraneo, estive in Nord Europa verso i Fiordi norvegesi, le Capitali scandinave, le isole del Circolo Polare Artico. Fra 1982 e 1983 la vedremo impegnata in una lunga trasferta in acque australiane finché, nell'autunno del 1983, a conclusione di una stagione estiva che l'aveva vista presente dal Mediterraneo al Baltico, la nave entrerà presso i Cantieri Mariotti del porto di Genova per quelle che saranno le modifiche più importanti, e purtroppo le ultime, della sua carriera e che comporteranno la rimozione dei bigli di carico e relative stive con la creazione di nuove cabine, l'eliminazione dell'albero poppiero e la creazione di un nuovo lido sul

Ponte Passeggiata, modificando la teoria discendente dei ponti a poppavia senza inficiarne per fortuna l'armonia come purtroppo è avvenuto in altri casi. Ciò portò alla realizzazione di una nuova più grande piscina esterna che sostituiva la precedente mentre per gli arredamenti interni si preferì mantenere il più possibile l'elegante "old-style" complessivo che divenne anzi una caratteristica precipua della nave, abilmente reclamizzata dalla compagnia armatrice come valenza positiva tendente a rimarcare l'assoluta originalità degli ambienti ricercati e "d'antan" in cui i crocieristi avrebbero soggiornato ritrovando in essi il fascino e la magia dei grandi transatlantici di un tempo. Rispetto ai 500 imbarcati ai tempi di "Hapag Lloyd", il loro numero verrà portato a circa 600: ugualmente non molti in relazione alla capienza della nave e a tutto vantaggio del comfort e dell'alto livello di servizio.

La visitai quando era ormeggiata a Calata Chiappella a Genova

Personalmente ho avuto modo di visitarla proprio mentre era ormeggiata a Calata Chiappella in attesa di venire modificata: dove ora troneggia il nuovo Terminal Traghetti, ricordo la sagoma di questa bella nave, forse leggermente datata nelle linee esterne ma più imponente delle sue effettive dimensioni ed evocatrice dei grandi "Liners" del passato: stessa impressione che ebbi nell'aggirarmi fra i suoi saloni deserti, dove grandi divani e poltrone di raso e velluto, arazzi e tendaggi ricercati facevano un tutt'uno di gran classe con appliques di cristallo, lampadari, piante ornamentali ovunque e pareti policrome di legno intarsiato che rimandavano ad un'epoca della navigazione ormai scomparsa ma che veniva riproposta in modo felice ed elegante scevro dalle pacchianerie esagerate che si vedono oggidi sulle grandi navi da crociera.

La "Columbus C" rientrò in servizio il 22 dicembre di quello stesso 1983 salpando da Genova per una lunga crociera di 81 giorni che la portò ad attraversare l'Atlantico Meridionale e ad effettuare il suggestivo Periplo di tutto il Continente Latinoamericano.

Purtroppo il suo successivo impiego sarà breve, nonostante le buone aspettative e le numerose prenotazioni. Nel marzo del 1984 la "Costa

Armatori”, non ancora “Costa Crociere”, annunciò infatti che in autunno la nave sarebbe partita per una nuova, lunga crociera della durata di più di cento giorni alla volta dell’Estremo Oriente col nome leggermente cambiato in “Costa Columbus” in armonia con la contemporanea immissione in servizio di “Costa Riviera”, frutto della ricostruzione di un altro prestigioso transatlantico, la “Guglielmo Marconi” già del “Lloyd Triestino” e per poco tempo di “Italia di Navigazione”.

Nei piani della compagnia ciò sarebbe avvenuto dopo la stagione primaverile ed estiva fra Mediterraneo e Nord Europa, ma sarà proprio durante una di queste crociere di trasferimento che la “Columbus C” andrà incontro all’epilogo del suo destino.

Alle otto del mattino di domenica 29 luglio 1984, infatti, la nave stava entrando nel porto di Cadice, uno dei vari scali previsti in quella che avrebbe dovuto essere una delle tante crociere dai mari del Nord verso il Mediterraneo.

Una nave ferita

Metà molto richiesta dai turisti presenti a bordo perchè porto di accesso alla vicina Siviglia ed alle coste dell’Algarve, purtroppo quel giorno il programma di bordo non prevederà alcuna escursione perchè la “Columbus C”, benché assistita dal pilota locale e da un rimorchiatore, causa forte vento laterale di 43 nodi, vale a dire circa 80 km/h, andò a sbattere violentemente contro il molo frangiflutti che proteggeva l’accesso al porto andaluso. Nonostante il pronto intervento di altri due rimorchiatori che cercarono di riportarla in acque sicure, le rocce aguzze contro cui lo scafo andò a cozzare aprirono numerose falle lungo l’opera viva. Tuttavia, quale un enorme cetaceo ferito, la nave riuscì coi propri mezzi a raggiungere il molo Rejna Sofia dove sbandò gradatamente sul lato di dritta di circa 20 gradi. I 620 passeggeri presenti a bordo, nella maggior parte tedeschi, olandesi e inglesi, vennero felicemente evacuati come pure tutti i membri dell’equipaggio avvalendosi degli scalandroni di bordo e persino di alcune scialuppe calate direttamente sulla banchina. Dopo poche ore la “Columbus C” parve raddrizzarsi e alla fine si adagiò sul fondale profondo in quel punto 12 metri, con lo scafo semisommerso e completamente allagato fino ai ponti superiori:

praticamente emergevano le sole sovrastrutture e così la nave restò fino a che non arrivarono i tecnici mandati dalla compagnia a constatare l'accaduto onde rilevarne i danni relativi. Nel frattempo passeggeri e parte dell' equipaggio vennero rimpatriati in aereo ed iniziarono le operazioni di salvataggio, che coinvolsero le maestranze della locale base NATO nonché il personale dei vicini cantieri navali. Il recupero si dimostrò più complesso del previsto e si risolse felicemente solo il 2 novembre successivo grazie all'intervento della ditta olandese "Smit Tak Salvage" di Rotterdam specializzata in questo genere di operazioni. La "Columbus C" venne rimessa a galla ma le successive ricognizioni al suo interno non diedero esito felice: vennero riscontrate tre grandi falle in sala macchine e altre più piccole in varie zone della chiglia. Si decise pertanto di vendere il relitto che, lasciato in disarmo per qualche mese lungo un molo periferico del porto, nel giugno del 1985 lasciò Cadice a rimorchio per Barcellona dove verrà demolito presso i locali cantieri delle "Demoliciones Espanoles S.A.". Curiosamente, mentre era ancora nel porto di Cadice in attesa di venire trasferito nella capitale catalana per essere smantellato, sarà affiancato per un giorno dalla "Sea Princess" britannica, che altro non era se non la ex-"Kuhgsholm" della "Swedish American Line", proprio la nave che l'aveva sostituita tanti anni prima nei ranghi della compagnia scandinava e che in quel momento, passata anch'essa di mano, era impegnata in una lunga crociera mediterranea da Southampton.

Si concluse così in modo triste e inatteso la carriera peraltro fortunata di una bella nave, transatlantico di linea alla fine dell'epoca d'oro dei collegamenti oceanici via mare e poi unità di punta di un mercato crocieristico crescente. Al di là della sua età al momento del naufragio, forse fra i motivi della sua dismissione entrarono in gioco anche i cambiamenti che stavano intervenendo all'interno del gruppo Costa e che porteranno fra gli anni Ottanta e Novanta all'alienazione di unità ancora valide e in alcuni casi validissime quali "Eugenio Costa", "Federico", "Carla", "Enrico", "Flavia", "Italia" e all'immissione in linea delle nuove "Classica", "Romantica" e successive fino all'assorbimento del gruppo armatoriale nel grande consorzio statunitense "Carnival".

Fatto sta che con la demolizione di "Columbus C", già "Europa", già "Kungsholm" se ne andò uno degli ultimi veri e propri transatlantici

della gloriosa epopea della navigazione di linea di cui questa nave, sebbene non particolarmente grande, è stata importante testimone, al pari di altre unità sia italiane che straniere che hanno costituito il nucleo più illustre della flotta passeggeri internazionale risorta dalle ceneri del secondo conflitto mondiale e che è stata poi vinta dal trasporto aereo prima e dopo dall'esigenza di immettere in servizio unità completamente diverse. Certamente più adatte al nuovo mercato crocieristico odierno ma indubbiamente prive del loro fascino e della loro poesia.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 29 dicembre 2020

Ingegnere aeronautico -Vice Gran-Cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova - Storico aero-navale

I comandanti intervengono

Caro Giovanni,

ti prego di estendere i migloiri auguri per queste festività e per il prossimo anno 2021 al Consiglio e ai collaboratori del Collegio Capitani.

Ho voluto aprire il nuovo anno 2021 di DL NEWS scrivendo sulla categoria dei naviganti perchè ha una dignità e una cultura superiore a tutte le altre categorie, (DL)

Caro Decio ti ringrazio per gli auguri che ricambio di cuore a te e ai tuoi cari.

Purtroppo quest' anno per il Collegio, non è un Natale come gli altri: In questi giorni di grande preoccupazione per il momento che stiamo vivendo e che ha cambiato anche la vita nel nostro ufficio, c'è un velo di tristezza per il vuoto che ci ha lasciato il nostro Caro Mario Gandolfi. Cerchiamo di seguire l' esempio che ci ha lasciato.

Provo a dire qualcosa sul nostro giornale, (Vita e Mare) anzi sul tuo, che per tanti anni hai magistralmente diretto. Sono cambiati i tempi e

sta a noi cercare di capire la nuova via, e trasmettere un messaggio positivo alla nostra categoria, soprattutto ai giovani.

Proprio ieri, parlando con Penna, ricordavo quasi 50 anni fa, fine luglio 1971, appena diplomato, con i miei compagni di classe della quinta A, ci portasti a iscriverti al Collegio, eravamo orgogliosi di questo e non vedevamo l'ora di appartenere a questa grande famiglia del Collegio di cui tu ci avevi sempre parlato e che rappresentavi e conducevi.

Adesso tocca a noi far sentire la voce degli ufficiali. Bisogna comprendere il nuovo corso. La scorsa settimana abbiamo tenuto una conference call sulla nostra assicurazione a cui hanno partecipato i capi delegazione, consiglieri e tanti studenti dei Nautici di tutta Italia. E' stata una bella cosa. Penso di ripetere con altri temi.

Cerchiamo di fare qualcosa.

Spero di incontrarti presto. magari in quel di Nervi.

Ti rinnovo i migliori auguri fraternamente ti abbraccio

Giovanni Lettich

Presidente Nazionale Collegio Capitani

I meriti dei naviganti

Caro Decio Lucano, un doveroso ringraziamento anche per questo anno di puntuali notizie e resoconti sul cluster marittimo.

Sinceramente Buone Feste, con l'augurio che il prossimo anno, mentre ci prepariamo ad archiviare il 2020, senza alcuna nostalgia, sia finalmente meno complicato, difficile e anche doloroso.

Un cordiale saluto,

Cap. L.C. Mario Carobolante

Presidente

Collegio di Trieste dei Patentati Capitani di L.C. e D.M.

Caro Comandante Carobolante, ringrazio dei suoi auguri che rappresentano non solo il Collegio di Trieste, ma la marineria dell'alto Adriatico e perciò ancora più preziosi.

Sono felice di fare un buon lavoro di informazione e di pensiero col mio DL NEWS. La prego di salutare il suo consiglio e i collaboratori ,abbiamo bisogno di tenere la professione a livelli di assoluta dignità e competenza.

Ho scritto l'editoriale nel numero scorso proprio ricordando i meriti , la cultura e l'intelligenza dei naviganti, dei capitani.

A lei e famiglia affettuosi auguri di buone feste e buona navigazione per il prossimo 2021.

Decio Lucano

L'intervento di un broker, capitano

Marittimi, non più ” vuoto a perdere “.

La risoluzione dell'ONU

Scorrendo un po' di mail sono incappato in una buona notizia..The United Nations General Assembly adopted a resolution on 1st December urging all nations to designate seafarers as key workers and implement the crew change protocols established by the International Maritime Organization (IMO)...

L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (UNGA) che comprende 193 stati membri ha adottato in primo Dicembre con unanime consenso una risoluzione che ha richiamato fortemente tutte le nazioni a cooperare riconoscendo nei marittimi una categoria di lavoratori che sparsi per il mondo ha dovuto affrontare le grandi difficoltà che ha creato il coronavirus . Difficoltà non solo occupazionali ma anche e soprattutto logistiche creando problemi agli avvicendamenti e ai rimpatri. Non sono pochi i marittimi che anche imbarcati su navi battenti bandiere nazionali sono stati forzati a rimanere, anzi confinati a bordo, per mesi senza prospettive di sbarco. E altri che per avvicendare i colleghi hanno dovuto spesso ricorrere a proprio

rischio e pericolo di contagio a stratagemmi contro le normative anti Covid dei vari governi.

Una risoluzione che non è "parole parole." come siamo spesso abituati a sentire ma che richiama gli stati membri e le parti interessate ad implementare il già esistente protocollo IMO per arrivare ad avere avvicendamenti e viaggi di trasferimento sicuri riconosciuti e assistiti dalle autorità portuali e governative dei porti dove questi avvengono. (Per chi fosse interessato potrà trovare il testo completo della risoluzione Onu al sito: <https://www.undocs.org/en/A/75/L.37>.)

L'IMO ha accolto immediatamente il richiamo che arriva dall'UNGA e 10 giorni dopo in occasione della Giornata dei diritti umani ha sottolineato l'importanza di garantire questi diritti ai lavoratori del mare soprattutto in questi momenti di pandemia Covid. L'IMO stima che al momento sono circa 400.000 i marittimi bloccati a bordo, impossibilitati a rimpatriare dopo il compimento dei normali periodi d'imbarco. Alcuni di loro stanno lavorando da oltre 18 mesi, ben oltre il limite degli 11 mesi imposto dai regolamenti ILO della Maritime Labour Convention (MLC). Quasi lo stesso numero di marittimi è bloccato a casa impossibilitato ad avvicinarsi e quindi a sostenere le proprie famiglie .

Nel documento pubblicato dall'IMO il 10 Dicembre il Segretario Generale Kitack Lim ha invitato chiunque opera nei settori della logistica e dei rifornimenti ad una "standing ovation" per chi opera nel campo dei trasporti marittimi. Significativi alcuni passi del suo intervento :

"in questo difficile momento causato dalla panedmia Coviod-19 dobbiamo tutti lavorare assieme per costruire un mondo più sostenibile, resiliente e giusto con i diritti umani al centro di tutto ciò che facciamo"

"Con dispiacere abbiamo notato migliaia di marittimi, pescatori e altri lavoratori del mare privati dei più elementari diritti umani durante questo periodo di pandemia causando insostenibili sforzi, fatica ed esaurimento . Un esercito di lavoratori del mare che durante questo periodo così difficile per il pianeta garantisce l'approvvigionamento di materie prime, cibo e medicine. Noi dipendiamo da loro . Ma queste genti non possono rimanere in mare per periodi indefiniti, dimenticati."

Il Segretario Generale ha severamente sottolineato che tale imperdonabile disattenzione andrà a compromettere la sicurezza dei trasporti via mare a detrimento della catena dei rifornimenti in un momento delicatissimo per il mondo. Per sensibilizzare l'opinione pubblica l'IMO ha confezionato un video nel quale una rappresentanza di marittimi racconta le loro storie descrivendo le sfide affrontate quotidianamente e gli effetti sullo stato di salute fisica e mentale che nasce in questi "carcerati del mare" o lo sconforto provato da chi sul mare ha sempre trovato sostentamento per la propria famiglia e si trova ora senza un lavoro perché impossibilitato ad imbarcare.

Ricalcando l'invito lanciato dall' L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite anche l'IMO ha richiamato tutti i governi che non lo abbiano già fatto a riconoscere i marittimi e il personale navigante "key workers" , lavoratori essenziali a cui spettano le relative priorità a viaggiare, transitare e ad essere vaccinati per motivi di avvicendamento utilizzando appositi protocolli riconosciuti internazionalmente. L' IMO ha inoltre da tempo istituito il Seafarer Crisis Action Team (SCAT) con l'intento di assistere i naviganti che si trovano in situazioni disperate cercando di garantire loro condizioni di lavoro e salariali decenti, accesso ad assistenza medica a terra e possibilità di rimpatrio

Al riguardo il Segretario ha denunciato l'aumentato numero di marittimi abbandonati – oltre 65 nel 2020 contro i 40 del 2019 , di cui solamente 18 casi risolti al momento grazie anche alla collaborazione dell'International Labour Organization. Di questi nuovi casi un terzo da attribuirsi al Covid -19 .

Possa questa dannata emergenza essere fonte di sincera riflessione da parte dei governi e portare a riconoscere i marittimi come i tanti lavoratori della sanità, dell'ordine e della sicurezza pubblica un reale Patrimonio dell'Umanità e come tali essere trattati.

Massimo Granieri

Stella Maris, Un cuore grande così

Consegnati sulle Navi ai marittimi 1000 pacchi Natalizi - 500 flaconi igienizzanti - 5000 mascherine monouso-100 SIM CARD internazionali

Benedizione delle Navi e del Mondo Marittimo da parte di S. Ecc. Mons. Marco Tasca Martedì 22 Dicembre

Il Vescovo Padre Marco si è recato Martedì 22 in Capitaneria di Porto di Genova per un augurio ed una Benedizione Natalizia a tutto il mondo Marittimo.

Dopo l'accoglienza in Capitaneria da parte dell'Ammiraglio Nicola Carlone Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Genova; nella sala operativa insieme a Don Fabio Pagnin Cappellano Militare ed al Diacono Massimo Franzì Assistente Stella Maris si è svolta la cerimonia.

Erano collegate con un canale radio VHF della Capitaneria tutti gli equipaggi delle Navi dell'alto Mediterraneo ed in video Web (con programma Webex in audio e video) tutto lo Shipping Genovese.

Dopo aver trasmesso l'estratto dell'angelus del Santo Padre di Domenica 20 Dicembre dove Papa Francesco chiedeva di pregare per i Marittimi e per la situazione difficile che stanno attraversando in questo momento di pandemia; Padre Marco ha saluto i Marittimi impartendo la Benedizione Natalizia per loro, per le famiglie, per le navi ed al porto di Genova. (Le preghiere sono state lette in italiano ed in inglese dall'Arcivescovo stesso)

Al termine (via webex) il C.te della MSC Grandiosa, CSLC Stefano Battinelli a nome di tutti i marittimi ha inviato un saluto di ringraziamento e di Augurio all'Arcivescovo.

L'Ammiraglio Nicola Carlone Comandante del Porto di Genova ha ringraziato e ricordato come La Stella Maris si operi per il benessere dei marittimi specialmente in questo momento (la pandemia ha costituito un enorme disagio proprio ai lavoratori marittimi che, sovente, sono stati costretti a periodi di imbarco eccezionalmente prolungati, sia per l'impossibilità di effettuare regolari cambi equipaggio, sia per il divieto di rientro imposto da taluni Paesi)

Stella Maris è riuscita a garantire continuità alle attività programmate e permette (grazie all'azione dei volontari) di favorire l'accoglienza dei marittimi che, da ogni parte del mondo, giungono al nostro porto.

Un'opera mai sospesa nel corso del 2020 nonostante le restrizioni imposte dall'emergenza pandemica, ma che, per la stessa ragione, ha richiesto maggiori energie.

Nel periodo di Avvento e di Natale sono stati consegnati ai marittimi sulle Navi 1000 pacchi Natalizi (confezionati tra l'altro con i cappellini e sciarpe di lana arrivati da tutta la diocesi) ,500 flaconi di detergenti igienizzanti , 5000 mascherine monouso 100 SIM CARD internazionali per telefonare alle famiglie

Diacono Massimo Franzi

Assistente Pastorale Stella Maris di Genova

DALLA SIAT UN CONTRIBUTO A GASLINI ONLUS

In occasione delle festività natalizie appena trascorse, come consuetudine da anni, SIAT , storica compagnia di assicurazione trasporti con sede a Genova, ha deciso di devolvere all'Istituto Giannina Gaslinie e Flying Angels quanto destinato all'acquisto degli omaggi natalizi con la donazione di una importante strumentazione chirurgica.

LETTURE - STORIA

Libri ricevuti: I CANTIERI DELLA STORIA , Federico Rampini, Mondadori, dalla caduta dell'impero romano alla Cina dopo il massacro.

IL LIBRO NERO DELLA MAGISTRATURA , Stefano Zurlo, Baldini+Castoldi, I peccati inconfessati delle toghe italiane nelle sentenze del CSM all'infezione nel corpo malato della corporazione togata.

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

Il Partito Comunista Italiano a cento anni dalla sua fondazione

Che piaccia o no questa é storia. Non potevamo mancare con la nostra finestra culturale a questo appuntamento; se ne é assunto l'arduo compito Tobia Costagliola che ha redatto la sua analisi con sobrietà attingendo alla bibliografia ufficiale.(DL)

Non è questa, certamente, la sede più idonea a delineare le origini e la storia del partito Comunista a 100 anni dalla sua fondazione. E' comunque doveroso ricordare che, il 21 gennaio del 1921, avvenne, a Livorno, la "Madre di tutte le scissioni": durante i lavori del XVII congresso del Partito Socialista Italiano, Bordiga, Togliatti, Terracini e Gramsci, gli esponenti più in vista della "Corrente di Sinistra" del PSI , abbandonarono, clamorosamente, l'assise socialista. Uscendo

dal teatro Goldoni, il gruppo di dissidenti attraversò Livorno, al canto dell'Internazionale Socialista, raggiungendo il teatro San Marco dove nacque il Congresso di Costituzione del Partito Comunista d'Italia (PCd'I), sezione italiana dell'Internazionale Comunista. Le notizie e i fatti sinteticamente qui riportati le ho liberamente attinte prevalentemente dall'Enciclopedia Treccani evitando di riportare dichiarazioni e commenti di parte. Devo, tuttavia, esprimere tutta la mia sorpresa per aver constatato attraverso il mio improvvisato e veloce excursus storico, come , dopo circa 70 anni, le cronache e la narrazione dei fatti accaduti, pur restando immutate nella loro rappresentazione grafica ed editoriale, possano rivelare verità nascoste o prestarsi ad interpretazioni completamente diverse rispetto a quei contenuti archiviati nella memoria individuale e collettiva. E allora appare chiaramente che non tutto ciò che era stato archiviato sotto il colore rosso, nero o bianco fosse realmente tale e che l'essenza delle cose appariva nelle sovrapposizioni di colori, nelle sfumature e , soprattutto nella luce perfetta, senza ombre indispensabile ad una perfetta lettura...

Il nuovo partito nacque, ovviamente , in polemica col PSI e per dare una impronta più rivoluzionaria al fermento del movimento operaio dovuto alla grave crisi manifestatasi all'indomani della fine della Grande Guerra.

Ispirato dall'evoluzione della rivoluzione russa, Gramsci, soprattutto, fu il protagonista della "bolscevizzazione" del partito e del suo inserimento nella società, avviando un nuovo corso con l'ammissione anche delle opposizioni di destra. Dopo l'arresto di Gramsci e le "Leggi speciali" del 1926, i militanti del partito si divisero tra clandestinità ed esilio, soprattutto in Francia, dove il PCd'I fu presente nella concentrazione antifascista (strinse nel 1934 un patto di unità d'azione con il PSI, mantenuto fino al 1956).

Nel 1927, la direzione del partito si trasferì a Mosca dove, inevitabilmente, subì la pesante influenza del Partito Comunista dell'URSS (PCUS.) . A Mosca cominciò a formarsi il nuovo gruppo dirigente, intorno alla persona di Palmiro Togliatti, mentre ogni attività di contrasto al Fascismo si svolgeva nella clandestinità, tenendo comunque viva la fiamma rivoluzionaria.

Il Nuovo partito ed il CLN (Comitato di liberazione nazionale).

Nel 1943, in concomitanza dei rovesci militari dell'Italia in guerra, con lo scioglimento dell'Internazionale Comunista, fu dato al partito il nuovo nome di Partito Comunista Italiano (PCI). Il 9 settembre del '43 nacque il Comitato di Liberazione Nazionale, organizzazione politica e militare italiana costituita dai rappresentanti dei vari partiti e movimenti del Paese, allo scopo di opporsi al fascismo e all'occupazione nazista. Per la sua lunga permanenza in Russia, Togliatti fu in gran parte anche testimone (ma non necessariamente complice) di tutti gli eccidi, stermini ed oppressione del PCUS e di tutti i regimi comunisti allora esistenti. Fu proprio in quel periodo che maturò la strategia politica da applicare per l'Italia ancor prima della devastante Guerra.

Nella notte fra il 3 e il 4 marzo 1944, in un incontro segreto con Stalin, Togliatti fu informato della decisione sovietica di riconoscere il governo Badoglio, la sua strategia venne accolta da Stalin e la sua richiesta di essere inviato in Italia fu esaudita. Rientrato a Napoli, i primi di aprile espose pubblicamente il suo programma (la cosiddetta "svolta di Salerno") Il 24 aprile 1944, a Salerno, proprio su pressione del leader comunista Palmiro Togliatti, i rappresentanti dei partiti antifascisti entrarono a far parte di un governo di unità nazionale presieduto sempre da Pietro Badoglio, accettando

così di collaborare, se pure con riluttanza, con un personaggio che ritenevano corresponsabile della tragedia che stava vivendo il Paese. La motivazione stava nel fatto che, nell'emergenza della lotta antinazista, era conveniente collaborare con chiunque in quel momento fosse contro gli occupatori tedeschi. Questa scelta, pur osteggiata da molti antifascisti, in particolare dal Partito d'Azione e dai socialisti, fu chiamata "svolta di Salerno" e prevedeva l'accantonamento della questione istituzionale, da risolvere con referendum alla fine della guerra, e la formazione di un secondo governo Badoglio con la partecipazione dei partiti antifascisti.

Il PCI diventa partito di governo ispirato dalla riconciliazione nazionale

Il programma di Togliatti venne accolto anche dagli altri partiti antifascisti, mutando il precedente indirizzo del Comitato di Liberazione Nazionale. I partiti furono : Partito d'Azione, Democrazia cristiana Partito Comunista Italiano, Partito Socialista Italiano, Partito Democratico del Lavoro, Partito Liberale Italiano. Le ideologie in comune furono: Antifascismo, Patriottismo, Repubblicanesimo (maggioranza), Monarchismo (sostenuto solo dal PLI e in parte dalla DC). Già in quell'epoca si ufficializzarono le prime correnti interne (definite sale della democrazia): Liberalismo, Radicalismo, Cristianesimo Sociale, Socialdemocrazia, Socialismo, Comunismo. (Schieramento a partire dal centro destra fino all'estrema sinistra).

Così, dopo la lotta armata, con Togliatti, in condizioni completamente nuove ed insperate, il PCI torna sulla scena politica nazionale. Ovviamente , acquisì un ruolo dirigente nella lotta armata contro i nazifascisti e un posto di rilievo nel Comitato di Liberazione Nazionale.

Durante il periodo moscovita Togliatti aveva avuto modo di confrontarsi con la dirigenza del PCUS e maturò le idee guida che la trasformazione socialista dell'Italia non dovesse più avvenire per via rivoluzionaria, come accaduto in Unione Sovietica, bensì attraverso la progressiva ascesa delle masse popolari al governo della cosa pubblica.

E così, paradosso tra i paradossi, se pur tra tante opposizioni, Togliatti, avendo solo in mente la necessità e l'urgenza di unità nazionale, entrò a far parte come Ministro senza portafoglio nel governo Badoglio e nel successivo governo Bonomi. Dopo la Liberazione, assunse il dicastero della Giustizia nel governo Parri e lo mantenne nel primo governo De Gasperi. In tale veste promosse una amnistia che comprendeva anche reati politici commessi durante il fascismo con l'obiettivo di favorire la riconciliazione nazionale e allargare il consenso alla costruzione della democrazia. Ma il suo impegno principale fu quello di trasformare il PCI in un partito di massa ideologicamente pluralistico (il "partito nuovo"), che costituì una novità assoluta nel movimento comunista e una leva per caratterizzare la nuova democrazia italiana come una "democrazia di partiti", basata sulla partecipazione diffusa e sulla mobilitazione dei cittadini. A questa visione corrispondeva il progetto di una "democrazia progressiva", cioè di uno Stato democratico avanzato basato sul riconoscimento non solo delle libertà e dei diritti politici, ma anche dei diritti sociali, della proprietà pubblica e cooperativa accanto alla proprietà privata, e della programmazione economica. Una democrazia liberale molto diversa da quella prefascista, aperta a trasformazioni di contenuto socialista (le "riforme di struttura") e alla possibilità che la classe operaia, mostratasi la più aderente all'interesse nazionale nella lotta al fascismo e nella guerra di liberazione, si affermasse come classe dirigente del paese. I contenuti programmatici della

"democrazia progressiva" erano condivisi dai principali partiti antifascisti e furono recepiti dalla Costituzione del 1948 che Togliatti considerò, quindi, il "programma fondamentale" del PCI. Come statista il suo principale contributo si esplicò nell'Assemblea Costituente, dove il voto del PCI fu determinante per la costituzionalizzazione dei Patti Lateranensi e del Concordato (!).

La fine della collaborazione antifascista.

Nuova frattura col PSI.

La strategia togliattiana si basava sull'ipotesi che le "sfere di influenza" in cui il mondo si era diviso alla fine della seconda guerra mondiale non si trasformassero in "campi" contrapposti. Il rapido passaggio alla "guerra fredda" creò quindi un'asimmetria che il PCI non avrebbe mai potuto sormontare: la fine della coalizione antifascista faceva venir meno la risorsa politica principale del progetto togliattiano; il "legame di ferro" con l'URSS confinava il PCI nell'area della legittimazione democratica escludendolo dalla legittimazione a governare. Escluso dal governo (maggio 1947), il PCI venne a costituire da allora la maggiore forza politica di opposizione, impegnata nel primo dopoguerra in un duro confronto su temi di politica sia interna che internazionale. Le cronache riportano momenti particolarmente aspri per le manifestazioni che seguirono l'attentato a Togliatti (luglio 1948) e la campagna elettorale per le politiche del 1953. In questo periodo si delineò anche lo scontro interno che avviò il ricambio generazionale alla guida del partito. Nell'VIII congresso (dicembre 1956) il partito fece propri i temi della coesistenza pacifica e iniziò a prendere le distanze dall'unitarismo di stampo sovietico prevalente nel movimento comunista mondiale. Lo scontro politico e sociale che seguì

alla fine dei governi di unità antifascista spostò le riforme e la modernizzazione del paese su un terreno in cui il PCI poté influire solo dall'opposizione, con una prolungata mobilitazione sociale volta all'allargamento del mercato interno e al superamento del regime di bassi salari e di bassi consumi. Questo limite invalicabile delle sue possibilità di competere per la guida del Paese segnò la politica di Togliatti anche dopo la fine del centrismo, l'inizio della distensione e i primi anni del centrosinistra. Il sostegno del PCI alla repressione della rivolta ungherese (novembre 1956) determinò la frattura con il PSI di P. Nenni e il suo isolamento. Nell'VIII Congresso (dicembre 1956), puntando sulla destalinizzazione, la "coesistenza pacifica" e la legittimazione delle "vie nazionali al socialismo", sancite dal XX Congresso del PCUS (febbraio 1956), Togliatti operò un rilancio della strategia democratica e gradualistica del partito, ma esso non poté andare oltre un sostegno esterno alle poche riforme dei primi governi di centrosinistra, fallendo l'obiettivo di sconfiggere la delimitazione a sinistra della maggioranza che escludeva i comunisti dal governo.

Inizio della crisi del movimento comunista internazionale col XX Congresso comunista del 1956

Con la rottura fra l'URSS e la Cina di Mao, il XX Congresso segnò l'inizio della crisi del movimento comunista. Togliatti la percepì tempestivamente e propose una sua riorganizzazione "policentrica", più aderente alla struttura del mondo che stava emergendo dalla guerra fredda, e una diversa unità basata sul riconoscimento delle differenze e dell'autonomia dei paesi socialisti e dei partiti comunisti. La proposta si fondava sulla percezione dell'interdipendenza che ormai caratterizzava il sistema delle relazioni internazionali e sul convincimento che

tutto il movimento comunista avrebbe dovuto battersi per superare la divisione del mondo in blocchi contrapposti. Togliatti muoveva dal riconoscimento della priorità degli interessi comuni al genere umano, rispetto a quelli di classe, di Stato o "di campo", e prospettava una profonda revisione del marxismo assumendo la pace come un obiettivo prioritario e globale. La "coesistenza pacifica" avrebbe dovuto configurarsi sempre più come una cooperazione fra gli stati, le religioni e i popoli per promuovere il disarmo e la cooperazione politica ed economica internazionale. Conseguentemente, nel Memoriale di Yalta, scritto in vista di un colloquio con Krusciov che però non si poté realizzare a causa della sua morte improvvisa, egli si spinse ad affermare la necessità di riforme democratiche radicali anche nei paesi socialisti, iniziando una differenziazione profonda del comunismo italiano dal comunismo sovietico.

Nel 1964, Togliatti muore a Yalta. Fino a questa data, sin dalla sua costituzione, il PCI si era identificato con Togliatti che continuò, senza interruzioni, ad esserne la forza motrice nonostante fossero presenti nel partito eminenti e variegati personalità di altissimo livello. Alla morte di Togliatti, venne eletto alla segreteria Luigi Longo, uomo dei primi giorni ed esponente di spicco della Resistenza. Nei primi anni 1970 si delinearono nuove aspettative verso la politica del PCI, alle quali il nuovo segretario Enrico Berlinguer rispose nel 1973 con il compromesso storico”.

La delicata fase di ‘solidarietà nazionale’ che ne seguì ebbe termine nel marzo 1979 con la decisione comunista di uscire da una maggioranza giudicata non positiva, mentre iniziavano, da un lato, un trend elettorale negativo e, dall’altro, la ricerca di una strategia di ‘alternativa democratica’. Il relativo isolamento del PCI fu confermato dal risultato elettorale del 1983. Durante la campagna per le elezioni

europee del 1984, Berlinguer morì. Gli subentrò nella carica di segretario generale Alessandro Natta, seguito nel 1988 da Achille Occhetto con il quale il PCI accentuò la ricerca e l'impegno sulle riforme istituzionali.

XX congresso del PCI del 1991. Un partito che si dissolve dopo mezzo secolo

Il 31 gennaio del 1991, a 70 anni da quello storico e movimentato Congresso di Livorno, si apre a Rimini il XX ed ultimo Congresso del PCI. La conclusione più eclatante del Congresso, espressa con una sintesi caritatevole e pietosa, ritenuta valida ancora attualmente, fu che “ nel quadro del riassetto globale dei partiti comunisti determinato dalla dissoluzione dell'URSS, venne sciolto il PCI e il nuovo congresso diede vita al Partito Democratico della Sinistra (PDS)”. Contrari all'iniziativa si dichiararono i militanti dell'ala sinistra che avviarono la costituzione del Partito della Rifondazione Comunista-Sinistra Europea (PRC-SE o anche PRC) (PRS). In seguito a una divisione interna, guidata da A. Cossutta, da questo si scisse nel 1998 il Partito dei Comunisti Italiani (PdCI), di cui è segretario dall'aprile 2000 O. Diliberto, fautore, dopo la sconfitta elettorale del 2006 e l'esclusione delle sinistre radicali dal governo per aver mancato la soglia di sbarramento, di una riunificazione tra i due maggiori partiti comunisti (Comunisti Italiani e Rifondazione). Il 14 ottobre 2007 nasceva il Partito democratico (PD), di centro-sinistra, coalizione di forze riformiste che vuole essere una sintesi delle tradizioni socialista-socialdemocratica, cattolico-democratica e liberal-democratica: in questo, l'erede de L'Ulivo, al governo negli anni 1996-2001 e 2006-2008.

La Sinistra oggi

Quella lontana scissione dal PSI, interrotta solo nel periodo CNL-Costituente e fino al '56, può essere, oggi, considerata un determinante “vizio d’origine”, mai superato, pur avendo raggiunto una configurazione “monolitica” che gli eredi di Togliatti non hanno saputo conservare. Oggi, abbiamo di fronte un ondivago coacervo di forze e menti residuali di Sinistra e di Centro, con qualche “refuso” di Destra , che ha conservato ben poco di quel partito d’origine che, ormai, non potendo più essere individuato diversamente, viene classificato genericamente come “Sinistra”. Una sinistra caratterizzata da devastanti e litigiose forze centrifughe con i suoi personalismi che, ancora oggi, prevalgono sugli interessi collettivi ben lungi da quello “spirito costituente” che caratterizzò la “scoperta” o “ritrovata” (?) “Democrazia” Italiana dopo la dittatura fascista. Sarebbe facile, dopo cento anni , trarre un giudizio totalmente negativo sul PCI guardando al clamoroso fallimento del comunismo internazionale. Tuttavia, al PCI di Togliatti va riconosciuto non solo il merito di aver dato un valido contributo alla lotta contro il nazifascismo ma anche per avere, con lucida lungimiranza, messi da parte gli interessi di partito, essere stato in grado di trovare quella convergenza tra diverse e contrapposte correnti di pensiero tanto necessaria per la stesura della nostra Carta Costituzionale.. La maggioranza che elaborò e votò la Costituzione fu il frutto di un compromesso tra la sinistra e i cattolici sui principi fondamentali, anche se i liberali esercitarono un’influenza decisiva sui meccanismi istituzionali e in particolare la separazione dei poteri. L’indimenticabile Giorgio La Pira tanto deriso, avversato e forse, troppo poco amato, sintetizzò le due concezioni costituzionali e politiche alternative dalle quali si intendeva differenziare la nascente Carta, distinguendone una "atomista, individualista, di tipo

occidentale, rousseauiana" e una "statalista, di tipo hegeliano". Secondo i costituenti, riferì La Pira, si pensò di differenziarla nel principio che "per il pieno sviluppo della persona umana, a cui la nostra Costituzione doveva tendere, era necessario non soltanto affermare i diritti individuali, non soltanto affermare i diritti sociali, ma affermare anche l'esistenza dei diritti delle comunità intermedie che vanno dalla famiglia sino alla comunità internazionale".

La Costituzione venne, infine, promulgata il 27 dicembre 1947 ed entrò in vigore il 1° gennaio 1948. A parte questi meriti si può affermare a "consuntivo" che la Sinistra, per tanti anni, ha sempre svolto soltanto un ruolo di opposizione non riuscendo mai a divenire una credibile e stabile forza capace di governare il Paese...

Tristi e amare considerazioni finali.

Dopo quanto precede è possibile trarre ancora qualche insegnamento per il futuro? Il PCI resta un lontano ricordo e così la DC, il PSI, il PRI e tutti gli altri partiti del cosiddetto "arco costituzionale" storico. Alla luce della attuale situazione socio-politica, economica ed etica, basterebbe ispirarci ancora a quei principi che nei tempi così tragici del dopo guerra hanno consentito al Paese di risollevarsi con dignità riguadagnando rispetto e ammirazione nel consesso delle Nazioni. Sia il ricordo di questo centenario una occasione di riflessione ed un monito per non cadere, ciecamente e stupidamente, in un abisso ancora più profondo di quello dell'ultimo conflitto. Non pensate che sia giunto il momento di appellarci, senza ulteriori ritardi, a quel sentimento di Unità Nazionale che già ci fu così "congeniale"? Pensate alla sospensione delle ostilità tra PSI e PCI, alla collaborazione di tutti i partiti per "riavviare" l'Italia, al riconoscimento, da parte di tutte quelle forze così distanti, della necessità di

collaborazione per il bene comune, per un unico intento. Non pensate che ancora oggi sia più che attuale questo storico esempio dato da quei politici? Sarebbero i nostri attuali politici essere all'altezza di tali "saggi" precursori? E' difficile dover ammettere che, se finora non ce l'hanno fatta, è perché non hanno gli "attributi"...Chissà ? forse un guizzo di orgoglio potrebbe ancora salvarci....

Ravenna, 8 gennaio 2021

Tobia Costagliola

IL NUOVO NOTIZIARIO DELLA GUARDIA COSTIERA

Si tratta, questa volta, di un numero doppio, quanto mai utile per disegnare il bilancio su un anno difficile e complicato, che non ci ha tolto, però, la speranza e la forza di continuare nel nostro lavoro. Lo facciamo partendo da quei valori "immateriali" che una rivista, un giornale o un libro hanno il dovere e il piacere di trasmettere. Valori, che per converso, si saldano nella concretezza della vita quotidiana.

Ad affiancarci, in questo numero, anche un giornalista autorevole, un attore irresistibile, un campione internazionale, una scrittrice affermata. E poi le navi, da quella che probabilmente è la più bella di tutte, fino a quelle che abbiamo fatto nascere "in casa", a suggellare, in mare, quel matrimonio indissolubile tra tradizione e tecnologia, che contraddistingue l'universo marittimo del nostro Paese. Tutto il Notiziario in una parola: rinnovarsi... come fa il mare, che attraverso la sua anima poliedrica e mai uguale alimenta la nostra voglia di progredire, di andare avanti.

In questo numero:

- il valore dell'immateriale - l'editoriale a firma del Direttore Responsabile Cosimo Nicastro;
 - Genova: settecento giorni di ingegno e fatica – di Filippo Gaudenzi, giornalista e Vice direttore del TG1
 - Alla natura non serve – l'intervista a Enrico Brignano, protagonista della campagna di comunicazione ambientale, in onda sulle reti RAI;
 - Ingegneria e trasparenza – il Comandante Luciano Del Prete ci racconta le novità che ci attendono in mare con i nuovi mezzi della Guardia costiera;
- questo e molto altro, per voi, nell'ultimo numero del Notiziario, insieme ai nostri sentiti auguri per un periodo di festività quanto più sereno e pieno di speranza.

www.guardiacostiera.gov.it

[mail:guardiacostiera@guardiacostiera.it](mailto:guardiacostiera@guardiacostiera.it)

LETTERA DA UNA NOSTRA LETTRICE

Gentilissimo Decio, buona serata sono Alessandra. Salve. Le riporto come vede un brano che mi sembra possa essere abbastanza interessante per i lettori

Alessandra Forest

Realizzazione della felicità

Brano tratto da:

2017 ANNO DOMINI Gli insegnamenti su Dio Grigorij Grabovoj

Realizzazione della felicità

(pag. 41, 42)

""In verità tutto il mio insegnamento è consacrato alla felicità Divina, perché Dio è la felicità stessa. Parlando della realizzazione della felicità, bisogna esaminare il seguente aspetto: ogni atto di felicità è ispirato da Dio, Creatore dell'uomo, che ne vuole solo la sua felicità.

Quando l'uomo comprende i processi dell'azione Divina adotta le tecniche di pilotaggio della realtà per raggiungere la felicità.

L'aspirazione dell'uomo a Dio lo sospinge a creare una tecnologia di individuazione della felicità Divina. Succede che Dio a volte sia abbastanza vicino, a volte molto vicino all'uomo. Tutto dipende dalle dimensioni del compito al quale è associata la sua azione felice. Per alcuni è l'auto-guarigione, per altri la realizzazione di un evento benefico, etc.

La presenza dinamica di Dio si manifesta quando si vuole diffondere le conoscenze dell'azione mirante alla felicità. Saper trasmettere le sue tecniche vuol dire essere in contatto con Dio. Ad esempio quando Dio rivela la sua felicità all'uomo, costui sente e vede la sua Anima felice, in quel momento realizza che per raggiungere l'eternità ed evolvere all'infinito, deve aver padronanza delle tecniche di realizzazione della felicità, ponendosi al livello Divino. Essendo in perpetua evoluzione, l'uomo deve sentire la stessa cosa che provava Dio al momento della Sua creazione, e in qualche modo sentirsi proiettato nella sua luce originale. Se riesce ad utilizzare le tecniche per espandere i raggi Divini su se stesso, ritrova la perfetta salute. Rischiariati da questa luce, gli eventi non prendono risvolti negativi per lui: l'uomo li vede con lo sguardo di Dio, vede l'armonia è l'unità in ogni cosa. Nello stato di felicità Divina egli può penetrare la loro struttura.""

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

GLI ANEDDOTI DEL COM.TE FRANCONI

*Caro Decio,
come Ti avevo preannunciato ecco un altro aneddoto che, anche se verificatosi nel 1960, direi sia ancora piuttosto attuale data la recente disavventura con imprigionamento dei nostri pescatori (sono passati tanti anni ma... nulla, purtroppo, è cambiato).
Te la invio così come inviata all'Anmi Milano: come al solito decidi Tu se pubblicarla o meno e se modificarla.*

La foto allegata riproduce una delle tante vistose rollate verificatesi durante il viaggio di trasferimento nel mese di febbraio dalla Base Navale di Augusta alla zona di pattugliamento al largo delle coste libiche, a protezione dei nostri pescherecci.

La missione aveva durata settimanale e doveva essere effettuata a turno da una delle 12 corvette della Scuola Comando Navale.

Abbiamo avuto un bel mare al traverso per tutto il percorso: come si vede siamo tutti "ormeggiati" alla meglio (quello sull'aletta di dritta che sembra toccare l'acqua, agguantato alla ripetitrice della girobussola, sono io).

Circa 450 miglia e quindi un giorno e mezzo di navigazione per iniziare il pattugliamento: durante la notte, come scritto, avevamo avuto tempo cattivo (quindi tutte le armi erano coperte dalle relative cappe), ma man mano che procedevamo il mare si andava calmando.

Siamo arrivati all'alba al traverso di Derna, immediatamente fuori delle acque territoriali libiche.

Come arriviamo accostiamo a dritta, verso il largo del Golfo della Sirte per iniziare il pattugliamento.

Ero in Comando di Guardia e, come da consegne, avevo fatto chiamare il Comandante poco prima dell'arrivo al punto dell'accostata e conseguente inizio del pattugliamento.

Avevamo da poco iniziato la missione quando la COC (Centrale Operativa di Combattimento, della quale fra l'altro ero il Responsabile) avvisa il ponte di Comando "bersaglio non identificato in avvicinamento sulla sinistra, Beta 120°"

Il Comandante ed io guardiamo con il binocolo nella direzione indicata e vediamo un non meglio identificato "bersaglio", poi man mano che si avvicina identificato come grossa motovedetta o motosilurante che viene verso di noi a tutta forza, a giudicare dai vistosi "baffi".

Mentre la COC continua a battere le distanze in rapido avvicinamento e la velocità, constatiamo a vista che la vedetta si sta avvicinando a vista d'occhio, con rotta decisa contro di noi.

Il Comandante decide e mi dice "Posto di Combattimento": io ripeto e suono il clacson a ripetizione.

Nonostante l'equipaggio stesse ancora dormendo, io non ho mai visto un "posto di combattimento" così immediato nelle innumerevoli esercitazioni effettuate in precedenza: i portelli si sono aperti ed i

Marinai sono schizzati fuori indossando gli equipaggiamenti di rito, il mio collega, Direttore del Tiro, in un attimo era al suo posto, le cappe alle mitragliere tolte in un lampo e le armi immediatamente brandeggiate verso la motovedetta nel frattempo identificata come Libica.

Una scena che non dimenticherò mai....

Un attimo di grande tensione mentre le mitragliere venivano caricate, pronti a fare fuoco.

Ma la motovedetta, vista la pronta reazione, come si è vista le nostre mitragliere puntate verso di lei, ha pensato bene di accostare tutto a sinistra ed allontanarsi velocemente così come velocemente era venuta contro di noi

Bella esperienza di esercitazione pratica, ma non posso immaginare la tensione del Comandante: pensate un solo momento se avesse dovuto dare l'ordine di aprire il fuoco, quali conseguenze internazionali, ma per lui soprattutto... nel nostro Bel Paese sarebbe stato immediatamente messo al rogo...

Claudio Franconi

ATENA NEWS

Egredi Soci ed Amici,

per chi volesse leggere sul cellulare, e nel file allegato (per ragioni di spazio lo faremo nel prossimo News) per una maggiore chiarezza, una breve comunicazione del nostro Presidente, Prof. Carlo Podenzana Bonvino, sui programmi dell'immediato futuro della Sezione Ligure Piemontese dell'ATENA.

Arrivederci a presto, speriamo di persona il prima possibile.

Pietro Lauro

Segreteria - ATENA Ligure Piemontese

ÈMob.: +39 010

9287485E-mail: genova@atenanazionale.it

