

03 2021 VOL XIV

DL NEWS 15 febbraio 2021

Newsletter di cultura di terra e di mare

Su www.deciolucano.it potete trovare dal 2019 tutti i DL News sotto la voce Archivio

Il nostro lavoro è volontario, così anche il nostro sito www.deciolucano.it . Non ci sono banner né sponsor . La nostra navigazione é aperta a coloro che hanno qualche cosa di serio da dire. Una media di 60 pagine a numero cercando di vivere nel presente, di terra e di mare , non piacevole, così come ci tempestano ogni giorno di “parlare parole” le stituzioni, la politica e i mass media.

Nel giorno del ricordo / I 100 anni della Reggenza del Carnaro

10 febbraio. Da qualche anno é stato designato giorno del ricordo dedicato all’esodo degli istriani, fiumani e dalmati scampati dalle violenze e dalle dalle foibe della pulizia etnica. Infine televisioni e giornali hanno fatto molti servizi di rievocazioni e immagini con l’ausilio di storici e e scrittori. Noi vogliamo ricordare questa tragedia citando un libro edito da Erga nell’ottobre 2019, 265 pagine, intitolato PROFUGHI D’ITALIA 1953 -1955 scritto dalla giovane dottoressa Petra De Laghi (Genova ,1992) che con notevole proprietà di linguaggio, approfondimento storico e scientifico racconta il dramma dei giuliani- dalmati dalle foibe ai centri di raccolta . L’accoglienza a Genova e in Liguria.

Diamo atto con affetto all'amico e nostro collaboratore ing. Flavio Scopinich che ci ha inviato interessanti e importanti pezzi online sulla strage di Vergarolla e sul cantautore Sergio Endrigo, nato a Pola nel 1933 e morto a Roma nel 2005, che sul dramma degli esuli ha scritto canzoni di struggente poesia per la sua terra italianissima.

**Storicamente, ricordiamoe che cento anni fa fu costituita la Reggenza del Carnaro, (una istituzione il cui statuto prevedeva il voto ai marittimi) da Gabriele D'Annunzio a Fiume. Le pagine manoscritte del Poeta sono conservate a Palazzo San Giorgio (sede Autorità Portuale) a Genova. Ne parleremo per i risvolti storici legati addirittura alla rivoluzione russa di Lenin, sorprendente epilogo di una storia italiana raccolta nella rivista Fiume del luglio-ottobre 2020 .
(DL)**

MASTER'S ENGLISH

Notevole successo nello shipping sta ottenendo il dizionario (2020) del cap. Lorenzo Avola, 29 anni, primo ufficiale sui megaships di Costa Crociere , MASTER'S ENGLISH, diffuso tra naviganti, studenti, tecnici è un testo indispensabile aggiornato e in cantiere l'autore sta preparando un secondo manuale inglese pratico per la professione.. Terminology rules and procedures for use in the merchat navy and the blue economy.

Video marlin Test , 1000 technical terms .Erga Edizioni,

LE RIVISTE DELMARE

Notiziario della GUARDIA COSTIERA

Ricevo il numero 2-3 maggio-dicembre 2020 del Notiziario della GUARDIA COSTIERA , una rivista di esperienze editoriali passate che si ripresenta in tutto il suo splendore grafico e di contenuti.

Direttore responsabile Cosimo Nicastro , Redattore capo Marco Di Milla, editore Comando generale Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera del Ministero Infrastrutture e Trasporti, 132 pagine .

**Perchè la rivista merita l'apertura della nostra DL News ?
Perchè il lettore entra dall'ufficialità del mondo istituzionale con tutti i suoi problemi al mare, quello buono, da difendere , da amare con tutti i suoi difetti come scriveva Vittorio G.Rossi.**

Nella “profondità” delle pagine della rivista trovate quello che vi serve conoscere: dalla sicurezza ai trasporti, dall'ambiente senza piagnistei con Enrico Brignano testimonial alla pesca , oggi sotto controllo dalla UE , l'emergenza sanitaria, l'arte, la tecnologia innovativa, le storie di mare , i viaggi , le crociere , la formazione. Un mix allettante. dove “non lo spegni il mare “... per parafrasare un celebre concorso letterario della G.C.

Caf e reddito di cittadinanza una simbiosi che fa qualche buco; l'Inps ha scoperto che il 30 % lo percepisce illegalmente e lavora anche in nero.

CHAPLIN storia di una famiglia e di una celebre barca in casa Novi

di Ferruccio Repetti

Chissà che dibattito, in casa Novi, nella famiglia Novi, tra chi volle, fortissimamente volle, battezzarlo “Chaplin”, e chi “invece no, non ne parliamo nemmeno!”. Scommettiamo? Sì, scommettiamo che a dire no fosse proprio lei, Nucci? Che faceva Ceppellini di cognome da nubile, e capiva benissimo, eccome lo capiva!, e lo diceva a Giovanni, il marito, già velista in carriera autodefinitosi “marinaio esigente”: lo diceva che “non s’era mai visto, in casa Novi, nella famiglia Novi, battezzare un cutter con il nome del famoso attore e regista e quant’altro ancora”.

Ma cosa dici? Ma che c’entra Charlot? “Qui sei tu, Nucci, che c’entri, eccome, e ci salirai a bordo” di questo gioiellino uscito dal geniaccio di Carlo Sciarrelli e dai maestri d’ascia dei Cantieri Sangermani.

Correva l’anno 1974: il 23 agosto “il Chaplin tocca le acque del Mar Ligure per la prima volta”.

E’ il principio di una lunga storia. Anzi, di una lunga, grande e bella Storia: di vela e di mare, di regate e vittorie. Ma anche e, forse di più, Storia di famiglia e di sentimenti, di amicizia e solidarietà. E di un bellissimo futuro.

E sì, perché “Chaplin” sta un po’, un po’ tanto, come Ceppellini. E’ il nome, trasfigurato, di Nucci, ma soprattutto lo stile di Nucci che Giovanni e tutti gli altri di famiglia sono d’accordo di celebrare, in qualche modo, a bordo di quel cutter Marconi di 55 piedi in legno che corrisponde ai desideri degli ispiratori: “Una barca... comoda per le crociere da

gustare in famiglia e con gli amici, ma anche competitiva, con la quale ben figurare nelle regate nazionali e internazionali”.

L’ultimo “virgolettato” è fedele alla storia: sta scritto, tal quale, nel libro più recente dato alle stampe da Giovanni Novi e edito da Tormena. L’Autore è noto, non solo come bravo velista, ma come “uomo di mare” a tutto tondo: broker; fondatore della società “Burke & Novi” presto affermatasi leader a livello internazionale nei trasporti con navi cisterna, di carico secco e nell’attività di compravendita navi; presidente dello Yacht Club Italiano; presidente dell’Aeroporto e dell’Autorità Portuale di Genova; Cavaliere del Lavoro, solo per citare le maggiori responsabilità. Tutte assunte e interpretate a testa alta.

Sull’incipit, invece, su quel “dibattito” in casa Novi, nulla c’è scritto nel volume. Ma ci piace immaginarlo così, per quel poco e molto di frequentazione avuta con Giovanni e Nucci. Un sodalizio formidabile, in famiglia ed anche al timone. Come quella volta che... - racconta lui nelle pagine – una Giraglia con mare e vento sostenuti: dovevo dare il cambio a Nucci alle 4 di mattina, e per questo lei mi svegliò, io le dissi: Di già? E lei rispose: Ho capito, continuo io. Non fece una piega e continuò il suo turno che era iniziato alle 24. Ogni volta che scrivo o parlo dei cambi di guardia mi salta in mente questo episodio, con molta vergogna...”. Altro che vergogna! Considerazione e ammirazione, piuttosto, per chi – riconosce Giovanni - “si appassionò alle barche, alla navigazione in generale e alle regate in particolare (e devo confessare che, nonostante i miei insegnamenti, mi sorpassò alla grande)”.

Venne il tempo della Giraglia e di tante altre avventure, molte delle quali vittoriose, nel Mediterraneo e oltre. Venne il tempo

di accogliere a bordo figli e nipoti, sovrani e principi, nobili ed anche semplici, ma valorosi amici. E venne anche il tempo di lasciare il timone e “regalare Chaplin ai marinai”: l’11 gennaio del 2008, con una cerimonia sobria e solenne allo stesso tempo, Giovanni e Nucci donano il cutter alla Marina che lo utilizzerà “per l’addestramento velico e marinaresco degli allievi dell’Accademia Navale e per le regate”. Nessun pensionamento, dunque, dopo 34 anni di onorato servizio e in vista di “un grande futuro dietro le spalle”!

Sempre Chaplin, sempre ricordando Nucci e tutti gli altri Novi. Che hanno saputo scrivere una Storia sulle onde, ma così bene impressa come scolpita nel cuore.

Ferruccio Repett

Anche le barche parlano

Denecia approdi nella pandemia

Roberto Soldatini torna in libreria con un nuovo libro pubblicato da Mursia. L’ultimo libro del Maestro Roberto Soldatini, Denecia approdi nella pandemia, un viaggio nel mare del Covid-19 in compagnia della sua barca. Il precedente Denecia é stato sorprendente , una barca che parla, mugugna coi suoi padroni e finalmente trova la serenità marina col maestro Soldatini.

Non proprio tutti lo vogliono, ma che cosa vogliono allora ? Un gustoso e centrato articolo di Nicola Capuzzo su Shipping Italy.

IL MINISTERO DEL MARE NON SERVE ?

Dossier da Shipping Italy 25 /1

Negli ultimi giorni l'appello lanciato da Umberto Masucci, presidente dei Propeller Club italiani, per chiedere al governo italiano l'istituzione di un Ministero del mare è stato condiviso e rilanciato da diverse associazioni di categoria (Assiterminal, Fedepiloti, Federazione del mare, ecc.) ma ai più attenti non è passato inosservato il silenzio sul tema ad esempio di Confetra. La Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, la più rappresentativa a livello nazionale per numero di aziende attive nel settore, rispetto a questa proposta “è sempre stata piuttosto fredda” spiega Ivano Russo, il direttore generale dell'associazione. Ai suoi associati e ai rappresentanti delle categoria che hanno lanciato un appello pro-Ministero del mare, il vertice di Confetra ha spiegato che in materia di logistica serve “una maggiore integrazione politico – amministrativa dei processi decisionali” e “non ulteriore frammentazione”.

Secondo Confetra un Ministero del Mare competente in materia di navigazione e portualità, indipendente da un altro dicastero che invece continuerebbe a occuparsi di strade, ferrovie, interporti, aeroporti “rappresenterebbe un grave passo indietro”. Perché risulterebbe “più complesso pianificare gli interventi di ultimo miglio portuale (sia stradali

che ferroviari), sarebbe più complicato sostenere e alimentare relazioni virtuose tra porti, retroporti e interporti”. Sarebbe secondo Russo più complicato ragionare di sviluppo degli hub logistici regionali e macroregionali integrati tra porti, retroporti, interporti, aeroporti, centri di distribuzione, magazzini, reti e nodi del sistema distributivo. Anche per coerenza con il lavoro svolto quando lavorava nello staff dell’allora ministro dei trasporti, Graziano Delrio, e considerando il contributo dato per arrivare al programma Connettere l’Italia e al Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, “reputo un errore ‘isolare’ politicamente e amministrativamente la portualità da tutto il resto delle reti, dei nodi, e delle funzioni operative logistico – distributive”.

Secondo il direttore generale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica un discorso a parte sarebbe quello di “pretendere due cose sacrosante: in primis il rafforzamento della direzione generale Porti e Navigazione del Mit che è in condizioni indecorose per un Paese che ha 8.400 Km di coste, 54 porti di rilevanza nazionale, che è leader europeo e secondo al mondo per volumi trasportati con le autostrade del mare, che ha problemi enormi di erosione delle coste, dragaggi e accessibilità nautica per molti dei suoi scali commerciali più importanti, che fa 11 milioni di crocieristi e passeggeri all’anno, che ha grandi problemi di continuità territoriale avendo le due più grandi isole del Mediterraneo (Sicilia e Sardegna che da sole valgono quasi 8 milioni di italiani), che ha una storica vocazione armatoriale e una storica e gloriosa bandiera”. La seconda pretesa dovrebbe essere “la nostra Puerto del Estado che venne istituita con la riforma Delrio, ed è la Conferenza Nazionale delle AdSP, presieduta dal Ministro, assistita da Ram per la parte di pianificazione strategica e armonizzazione degli investimenti, e

dove partecipano il Direttore dell’Agenzia delle Dogane, il Dg del Ministero dell’Ambiente, tre delegati della Conferenza Stato Regioni solo per la parte istituzionale. Ovviamente, considerati i punti all’OdG delle singole sedute e dove ritenuto utile, il Ministro può invitare a partecipare ai lavori della Conferenza anche i vertici di Rfi, di ANnas, dell’Usmaf”. A questo consesso possono partecipare le organizzazioni di rappresentanza datoriali e sociali laddove si renda utile il confronto partenariale attorno ai temi posti in discussione. “Per quanto mi riguarda questa dovrebbe essere la strada da seguire” sottolinea in conclusione Russo. “Tra l’altro un Ministero del mare non potrebbe che essere ‘senza portafoglio’, perché dopo la riforma Bassanini non è più possibile moltiplicare le amministrazioni centrali centri di spesa, e quindi sarebbe formalmente un dipartimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri al pari del Ministero delle Pari Opportunità, dello Sport, dei Giovani, ecc. Sostanzialmente, ministeri di rango minore perché sostanzialmente non-ministeri”.

A proposito infine di Confetra, da lunedì partiranno gli incontri tra le parti sociali e il governo; la ministra dei trasporti Paola De Micheli si confronterà con le principali organizzazioni di rappresentanza sul ‘capitolo Infrastrutture e logistica’ del Recovery Fund nazionale, per le osservazioni su Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. “Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Documento” ha detto il presidente della confederazione, Guido Nicolini. “Come ripetuto molte volte sono indispensabili una serie di azioni volte anche a irrobustire il tessuto imprenditoriale

dell'industry logistica nazionale. Al netto di ciò che attiene al Mit, siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale – digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione life long learning, aggregazioni e consolidamento delle imprese – sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore”.

Nicolini ha infine concluso affermando che “tutta la strategia del Pnrr va letta in maniera integrata con l’auspicato avvio dei cantieri, l’attuazione di Italia Veloce e del DI Semplificazioni, con l’aggiornamento dei Contratti di Programma di Rfi e Anas, con il nuovo piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid”.

Nicola Capuzzo

FORMAZIONE E INNOVAZIONE

A CIPRO UNA DELLE PIÙ MODERNE CONTROL ROOM PER LE GRANDI NAVI Un passo avanti verso la nave autonoma

Progettata e realizzata dall'azienda italiana IB di Rapallo
sulla base del software InfoSHIP FORCE

Collaudo e messa in funzione a Cipro per il primo prototipo dimostrativo di una delle più moderne “control room” per flotte di navi cargo e cruise, realizzata sulla base del software InfoSHIP, del gruppo italiano IB guidate dal CEO Giampiero Soncini.

Grazie a questa soluzione, che potrà anche essere realizzata tailor made per ogni singola compagnia o piattaforma di attività marittima, una percentuale predominante di funzioni di bordo verrà gestita da terra, rendendo possibile un controllo costante H24 di tutti quelli che Giampiero Soncini, Ceo di IB, definisce “parametri vitali delle navi”. Dal controllo dei consumi, al funzionamento dei vari sistemi di bordo, dalla pianificazione delle manutenzioni alla scelta delle rotte; funzioni queste che rientrano nel set diversificato di applicazioni incluse nella soluzione InfoSHIP FORCE.

La control room progettata come proiezione della compagnia di navigazione verso la sua nave si connota quindi come una finestra aperta direttamente sulla flotta, indipendentemente dalla posizione di ciascuna nave e dallo stato della sua operatività. Concepita nella forma di un mosaico di dati inclusi nella cornice hardware della soluzione informatica, attraverso il software InfoSHIP Performance, la control room riceve dati direttamente dai sistemi analogici o digitali installati sulle navi, collegati ad un Data Collector specificamente realizzato dalla IB, per poi analizzarli, elaborarli e visualizzarli in diagrammi chiari e personalizzabili, che garantiscono il più alto livello di tempestività al processo decisionale in caso di anomalie o malfunzionamenti degli apparati di bordo.

La finalità ultima e principale della soluzione all-in, è il vantaggio economico: scelte tempestive e monitoraggio costante, portano a un sostanziale decremento dei consumi, sia dal punto di vista operativo dei sistemi di bordo (si pensi al

risparmio di carburante, se si potesse modificare la rotta in corso di navigazione, sulla base di analisi meteorologiche o comparazioni analitiche dello storico di rotta) che pratico per il personale viaggiante (ottimizzazione dei processi esecutivi per un miglioramento del workload dello staff, con evidente beneficio sulle ore-extra lavorate).

Barbara Gazzale

00393484144780 0041786433361

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

UN “COVID MANAGER” AFFIANCA LE IMPRESE NELLA SFIDA AL RISCHIO PANDEMIA

La pandemia cambia radicalmente la percezione di rischio all'interno delle aziende e impone a queste la costruzione di una figura di riferimento per i dipendenti, capace di trasmettere consapevolezza dei rischi e, nel contempo, spingere verso l'attuazione di comportamenti virtuosi e sicuri. È in questa ottica che il gruppo Bureau Veritas Italia sta attuando uno sforzo di formazione e di affiancamento delle imprese, proprio per innalzare gli standard di sicurezza e mutare decisamente la percezione del rischio e la sua gestione da parte delle aziende certificate.

I numeri parlano chiaro: secondo un rapporto svolto prima del marzo 2020 da ANRA, la maggioranza delle aziende italiane (51%) era sprovvista di un piano – sia strutturato che in forma embrionale – di crisis management. Tra quelle che invece, ne avevano già predisposto uno, solo il 14% aveva preso in considerazione l'ipotesi di una pandemia. Ciò nonostante che in epoca pre Covid fosse stato denunciato con

sempre maggiore insistenza dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Un trend che non riguarda solo le imprese italiane. Tra il 2018 e il 2020, prima che la pandemia si profilasse all'orizzonte, l'attenzione delle aziende era concentrata su altre tipologie di rischio, rispetto a quello biologico-sanitario. Nell'edizione 2020 del European Risk Manager Report, le preoccupazioni espresse dagli intervistati si dirigevano verso: attacchi cyber, il perdurare o l'inasprirsi dell'incertezza economica a livello mondiale e il non avere a disposizione talenti-chiave (availability of key skills) per resistere alla concorrenza. E, in prospettiva, gli effetti del climate change e i possibili cambiamenti nelle abitudini dei clienti.

La pandemia ha cambiato, sia pure in modo molto graduale, il quadro di riferimento: scorrendo i dati presenti nel COVID-19 Risks Outlook del World Economic Forum, pubblicato a maggio 2020, le preoccupazioni dei risk manager hanno cominciato a mutare, con il prolungarsi o l'arrivo di un'altra ondata, la pandemia veniva posta solo al settimo posto (35,4%), dietro il timore di “prolungata recessione globale” (66,3%), la possibilità di fallimenti in serie e di nuovi necessari consolidamenti (52,7%), gli attacchi informatici e le frodi (50,1%), la mancata ripresa di interi settori industriali (51,1%), l'interruzione delle catene di approvvigionamento (48,4%) e le restrizioni al commercio e allo spostamento delle persone (42,9%).

Solo nei mesi successivi – e su questo si sono accesi i riflettori di Bureau Veritas che ha messo a disposizione delle imprese una task force operativa – è emersa l'importanza in azienda di una persona competente, formata e responsabile per quanto riguarda la gestione del rischio in ogni suo aspetto, da quello normativo a quello più prettamente sanitario. Un manager chiamato a svolgere funzioni di coordinamento per

l’attuazione delle misure di prevenzione e controllo anti-contagio in azienda, ma anche a essere il punto di contatto per le strutture del Sistema Sanitario Regionale.

Un manager in grado di gestire il rischio e l’emergenza in ambito sanitario e biologico è diventato di primaria importanza. E non solo per quelle aziende che normalmente si confrontano con questo tipo di problematiche (come l’industria chimica o farmaceutica), ma anche nella costruzione di un sistema di gestione della sicurezza delle persone e del business che sia davvero funzionante e dunque efficace, al di là e non solo durante l’eccezionalità dell’evento pandemico, ma anche in vista della campagna vaccini e, in futuro, della gestione coordinata del rischio sanitario come priorità fra quelli che minano maggiormente il settore produttivo e dei servizi e, dunque, la vita di un’azienda.

Per ulteriori informazioni: www.starcomunicazione.com

○○*○○*○○*○○*○○

“La nuova Diga Foranea di Genova va fatta e va fatta subito, senza esitazioni” **Stefano Messina (assarmatori)**

“La Diga Foranea di Genova va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell’attuale crisi rilanciando l’intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche”. Lo ha affermato oggi il Presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina che, nel corso del Dibattito Pubblico sulla

Diga Foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un'opera – ha sottolineato – “che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera”.

“La realizzazione della nuova Diga Foranea - ha ricordato Messina - è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del Porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo”.

“Ora va recuperato e alla svelta – ha ribadito Messina – il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato”.

“La Diga va fatta – ha sostenuto il Presidente di ASSARMATORI, aderente a Conftrasporto-Confcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container – e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al Porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa”.

Roma, 19 gennaio 2021

Per ulteriori informazioni: 0041 786433361 0039 3484144780

MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

Ancora una storia di navi e di compagnie che hanno fatto grande la nostra marineria passeggeri scritta da un uomo poliedrico , un uomo d'azione di cielo e di mare , autore di racconti veri vissuti o vicini con lo stile del romanzo e la suspense della letteratura di classe .(DL)

“COGEDAR LINE, UNA SOCIETA’ DI NAVIGAZIONE ITALIANA SUI MARI DEL MONDO “

Nel capitolo della “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” dedicato ai collegamenti con la lontana Australia (DL NEWS 8 dicembre 2014), abbiamo già ricordato brevemente l’attività della “Cogedar Line”: oggi ne vogliamo ripercorrere le vicende in maniera più dettagliata quale esempio di una tipica compagnia di navigazione passeggeri italiana che ha operato nella seconda metà del Novecento contribuendo allo sviluppo dei collegamenti transoceanici risorti dopo la tragedia del conflitto

mondiale che fra 1939 e 1945 aveva sconvolto tutto il mondo distruggendo oltre a tutto il resto anche più del 90% delle infrastrutture marittime e del naviglio allora presente.

La “Compagnia Genovese D’Armamento”, meglio conosciuta comunemente col suo acronimo “Cogedar Line” (in un primo tempo “Congar”), venne costituita a Genova nel 1946 grazie all’iniziativa di un gruppo di imprenditori liguri e lombardi.

Per la precisione, la sua attività ebbe ufficialmente inizio con atto pubblico a rogito notarile e capitale iniziale di 50 milioni di lire presso lo studio Rizzo e sede legale di esercizio a Genova in Via XX Settembre 4. Suo primo Presidente sarà il commendatore Attilio Merega e amministratori delegati Emilio Merega e Carlo Pecorini.

Non è chiaro se alla sua costituzione concorsero gli armatori Costa, che comunque entreranno in gioco successivamente come vedremo.

Da vecchie navi noleggiate al servizio passeggeri

All’inizio la nuova società si limitò alla gestione di alcune vecchie navi acquistate o noleggiate per qualche viaggio e adibite al trasporto di emigranti per il Brasile e il Plata. Quasi tutte di provenienza britannica e battenti per lo più bandiera panamense, tali unità navigarono per alcuni anni cambiando frequentemente armatore e bandiera: operative spesso ai limiti degli standard di sicurezza, furono comunque sintomatiche della scarsità di naviglio disponibile a fronte dell’impellente richiesta di passaggi oltremare dovuti all’enorme mole di traffico rappresentato dalle migliaia e migliaia di persone che desideravano espatriare verso terre lontane dove rifarsi una vita, spinte dalle ristrettezze

riscontrate in patria o desiderose di lasciarsi alle spalle un recente passato fatto di privazioni e tragedie di ogni genere o, in qualche caso, con trascorsi scomodi da fare dimenticare.

Fra 1946 e 1949 la “Cogedar” gestirà il vecchio piroscifo “Philippa” di 9.600 tonnellate varato a Sparrow Point nel 1907 nonché i più piccoli “Mary Louise” di circa 4.000 tonnellate ed “Enterprise” di 7.000, entrambi del 1916 e sempre di provenienza britannica, tutti armati sotto bandiera di comodo ma con equipaggio italiano.

Il salto di qualità avverrà nel maggio del 1949 con l'immissione in linea della prima vera e propria nave di proprietà della compagnia che, per ragioni facilmente intuibili, verrà all'inizio battezzata “Genova”.

Anche in questo caso si trattava di un'unità già relativamente anziana, varata a Chester-Pennsylvania nel 1922 come “Missourian” per la “American-Hawaiian S.S. Co” e passata poi sotto varie bandiere: la “Cogedar” la acquistò quando navigava come “Capitaine Potie” per la “Compagnie Maritime Belge” di Anversa, impiegata nei collegamenti verso l'Africa coloniale e il Sud-America.

Un fumaiolo con la raffigurazione di San Giorgio

Sua caratteristica precipua all'epoca del varo e comune a varie unità soprattutto scandinave e alcune anche italiane quali “Esquilino”, “Palatino” e “Viminale” del “Lloyd Triestino”, era la mancanza di un fumaiolo vero e proprio con conseguente espulsione dei gas di scarico attraverso due semplici tubi di scappamento posizionati a poppavia sopra le sovrastrutture: la “Cogedar Line” volle modificare tale installazione giudicata poco ortodossa e così, durante i

lavori di ristrutturazione effettuati a Monfalcone fra 1948 e 1949, la “Genova” venne dotata di una ciminiera convenzionale, forse sottodimensionata rispetto alle proporzioni generali della nave, dove spiccavano per la prima volta gli accattivanti colori della compagnia caratterizzati da due bande, una blu ed una rossa sottostante in campo bianco con tre stelle dorate equamente distanziate fra loro sulla banda blu, colori e motivi ripresi nella bandiera sociale che portava al centro un disco bianco con all’interno la raffigurazione di San Giorgio, uno dei patroni di Genova, della Liguria e non solo, effigiato secondo la tradizione classica nell’atto di trafiggere il drago cavalcando il suo fiero destriero, chiaro simbolo di ardimento e trionfo del bene sul male.

Rispetto ai piani-nave originari le sovrastrutture vennero parzialmente ampliate ma i lavori di ristrutturazione interessarono principalmente gli interni: dentro lo scafo furono ricavate sistemazioni alquanto spartane per quasi novecento passeggeri di sola terza classe, tutti alloggiati nel viaggio di andata verso Brasile e Argentina in cameroni che poi, in quello di ritorno, venivano convertiti al trasporto di merci e prodotti alimentari destinati ad un’Europa ancora alle prese con la ricostruzione post-bellica ivi compresa l’impellente necessità di derrate alimentari quali grano, carni vive o macellate e quant’altro.

Dalle foto in bianco e nero l’arredamento di gran classe

Dalle foto in bianco e nero contenute in una brochure originale in mio possesso si evince come l’arredamento fosse alquanto sobrio, coi soffitti delle sale sociali percorsi da tubi a vista e spazi all’aperto condivisi fra

boccaporti, maniche a vento, verricelli e cordami vari. Sempre in quella vecchia pubblicazione l'atmosfera di bordo veniva descritta come "accogliente", "familiare" e "confortevole" e ciò doveva essere veritiero perchè l'immissione in linea della nave fu accompagnata da un discreto successo dovuto all'ottima qualità del vitto e al trattamento molto "friendly" offerto alla clientela, caratteristica che accompagnerà nel tempo la gestione di tutte le successive unità della compagnia.

Ciò a prescindere dal fatto che la "Genova" diventerà famosa anche per essere, come dicevano gli inglesi, un "notorious roller" in quanto teneva male il mare con conseguente notevole rollio e beccheggio anche in condizioni di calma piatta: tale era comunque all'epoca la richiesta di passaggi marittimi che per i successivi cinque anni la nave operò quasi sempre al completo di passeggeri in linea sudamericana, tant'è vero che per fare fronte alla mole di prenotazioni la "Cogedar" si affidò a vari operatori e agenti esterni sia in Europa che in Sud-America e a Genova, oltre alla sede nella centralissima Via XX Settembre che abbiamo già ricordato, aprì un nuovo ufficio passeggeri nella ugualmente centrale Piazza Fontane Marose al civico 1 di Palazzo Spinola, dove in seguito opererà per decenni una delle prime e più importanti agenzie di viaggio cittadine.

Rotta per l'Australia da Trieste

Nel 1954 però, a fronte dell'immissione in linea da parte di altri gruppi armatoriali di nuove unità con cui la "Genova" non avrebbe potuto competere e a seguito di un calo del flusso emigratorio alla volta di Brasile, Uruguay e Argentina, venne deciso di rivolgersi ad altri mercati identificando verso l'Australia un nuovo bacino di traffico

che andava sviluppandosi

proprio in quel periodo.

Per adeguarla al nuovo impiego e renderla competitiva, la nave fu rimandata a Monfalcone dove venne nuovamente ristrutturata in maniera più radicale e ribattezzata “Flaminia”, inaugurando in tal modo la tradizione di chiamare le unità della flotta coi nomi delle antiche strade romane, uso poi ripreso alla fine degli anni Settanta dalla “Tirrenia” con i sei grandi traghetti denominati “Vie Consolari” che abbiamo già avuto modo di citare in altra sede e che saranno presto oggetto di una nostra rievocazione più approfondita.

Nel dettaglio, gli antiquati motori diesel “Burmeister & Wain” a quadruplica espansione vennero rimpiazzati da più moderni “Sulzer” a due tempi che consentiranno alla nave di mantenere una velocità di crociera di 16 nodi, mentre le sovrastrutture furono ampliate sia a proravia che verso poppa con il conseguente aumento degli spazi sociali, dei ponti a disposizione dei passeggeri e l’installazione di una grande piscina. Anche il dritto di prora venne modificato e reso più slanciato mentre la poppa conservò la classica forma a clipper tipica dell’epoca di costruzione della nave. Così trasformata e rimodernata, la “nuova” si fa per dire “Flaminia” poteva ospitare fino ad un massimo di 1024 passeggeri in relativo comfort, visto che durante i lavori di ristrutturazione erano stati eliminati quasi tutti i cameroni, sostituiti in massima parte da cabine a quattro, sei o otto letti, nessuna provvista di servizi privati ma usufruenti di numerosi locali igienici opportunamente collocati nelle loro adiacenze. Oltre a ciò la nave venne dotata di una nuova e ariosa sala da pranzo dove venivano organizzati fino a tre turni di pasto quando viaggiava al completo di passeggeri. Con una nuova stazza leggermente maggiorata a quasi 9000 tonnellate, una

lunghezza di 141 metri e larghezza di 19, venne restituita ai suoi armatori e rimessa in linea nel marzo del 1955.

Verso la fine del mese di aprile di quell'anno partì da Trieste per la sua prima traversata "Down Under" attraccando a Cairns, nel nord-est dell'Australia, il successivo 30 maggio.

Qui sostò per tre giorni e poi rientrò in Italia sempre a Trieste da dove salpò di nuovo il 16 luglio per giungere a Fremantle il 14 agosto e a Melbourne il 19 e iniziare così il suo servizio di linea in concorrenza con le unità del "Lloyd Triestino", della "Flotta Lauro" e delle altre compagnie impegnate allora nel traffico emigratorio verso Australia e Nuova Zelanda fra cui spiccavano la "Sitmar" degli armatori russo-italiani Vlasov e le britanniche "Peninsular & Oriental-Orient Line" e "Shaw Shavill" oltre ai greci di "Chandris" e altre minori.

Queste lunghe traversate prevedevano sia all'andata che al ritorno il passaggio del Canale di Suez, a parte i momenti in cui questo resterà chiuso per le ricorrenti crisi internazionali a partire da quella del 1956 e successive, ma dal dicembre del 1958, a seguito dell'aumento del traffico emigratorio favorito dai governi dei Paesi del Nord Europa che assicuravano introiti sicuri alle società impegnate in ciò, la "Flaminia" venne dirottata spostando opportunamente i suoi porti capolinea da quelli del Mediterraneo agli scali di Rotterdam, Bremerhaven e Southampton dove incontrò un nuovo profittevole impiego, trasportando negli anni migliaia e migliaia di emigranti che ricordano ancora oggi quel loro primo viaggio verso una nuova esistenza effettuato a bordo di questa nave, non certo lussuosa ma relativamente confortevole e gestita da equipaggi ricordati per la loro gentilezza, simpatia e disponibilità. Periodicamente verrà distratta dal servizio di linea per essere adibita al trasferimento delle

truppe australiane, operanti nell'ambito del Commonwealth, dislocate allora in Malesia e in altre aree geografiche del Sud-Est Asiatico nella delicata fase del passaggio dal regime coloniale alle nuove autonomie politiche locali e nel complesso operò senza incidenti di rilievo, a parte un inizio di incendio scoppiato a bordo e prontamente domato mentre si trovava in navigazione fra Trieste e Bari nel 1960 quando era comunque quasi alla fine della sua carriera con la "Cogedar" e stava per essere sostituita da una nuova unità che presto esamineremo.

Il suo ultimo viaggio avverrà nell'autunno del 1961: lasciato Fremantle il 22 novembre, al suo rientro in Italia verrà noleggiata per un paio d'anni alla "Zim Line" israeliana che la impiegherà fra Marsiglia ed Haifa con scali a Genova, Napoli, Pireo, Rodi e Larnaka o Limassol sull'isola di Cipro. Quando il contratto d'affitto si esaurì e sembrava che l'ultimo suo approdo sarebbe stato il cantiere di demolizione, dopo essere stata ancora impiegata nell'autunno del 1963 in una serie di mini-crociere di due giorni da Genova con destinazione l'Isola d'Elba, inaspettatamente la "Flaminia" trovò nuova vita passando alla "Saudi Lines" di Jeddah che, come "King Abdel Aziz", la adibirà ancora per qualche anno al trasporto di pellegrini da e per La Mecca dai paesi islamici africani e asiatici.

Una carriera lunga cinquanta anni

La sua lunga carriera sui mari durerà complessivamente per quasi cinquanta' anni e forse sarebbe proseguita ancora per un pò se non fosse andata incontro ad un brutto incaglio cozzando contro le rocce dell' Algham Reef al largo di Jeddah nell'aprile del 1965: riportata in Italia e parzialmente riparata, venne reimpiegata brevemente per essere infine

avviata alla demolizione a Taiwan nel 1970 dopo un periodo di disarmo di più di due anni.

Si concluse così l'attività più che onorevole di questa unità, senz'altro modesta rispetto ad altre più prestigiose ma dotata di un certo fascino e ricordata negli ambienti marittimi australiani come una "Lucky Ship", al pari delle sue consorelle che la affiancarono o le succedettero e che ci accingiamo a rievocare.

La prima di esse sarà l' "Aurelia", che al pari di "Flaminia" approderà alla "Cogedar Line" avendo già una lunga storia dietro la poppa e sarà destinata ad una ancor più lunga carriera nei ranghi della compagnia di navigazione genovese e successive.

Stazzante quasi 7000 tonnellate e varata nel dicembre del 1938 dai famosi cantieri anseatici "Blohm & Voss" di Amburgo come "Huascarán" per conto della "Hamburg South America Line", venne consegnata agli armatori nell'aprile del 1939 e il 29 di quel mese partì d'Amburgo per il suo viaggio inaugurale alla volta dei porti sudamericani del Pacifico attraverso il Canale di Panama affiancando la sua gemella "Osorno": non a caso per le due unità si scelsero nomi evocativi di monti famosi della Catena Andina, riferendosi per la "Huascarán" alla più alta montagna del Perù e per la "Osorno" al più importante vulcano cileno.

Oltre a grandi capacità di carico distribuite in cinque stive, le due gemelle disponevano di ottime sistemazioni di sola prima classe per 58 passeggeri alloggiati nel cassero centrale ed incontrarono da subito il favore della clientela e degli operatori commerciali anche se dopo pochi viaggi dovettero interrompere la loro attività a causa dello scoppio del secondo conflitto mondiale. Mentre la "Osorno" si perderà nel turbine della guerra, la "Huascarán" per fortuna sopravviverà: adibita in un primo tempo a nave appoggio degli U-boote

tedeschi che operavano in Atlantico, verrà in seguito trasferita sempre come nave appoggio sommergibili nei fiordi norvegesi e sarà lì che nell'aprile del 1945 passerà intatta nelle mani degli inglesi che la trasferiranno a Liverpool dove, una volta rimessa in perfetta efficienza operativa, sarà assegnata al governo canadese come nave da carico.

In tale guisa passerà in breve attraverso la gestione di varie compagnie finché nel settembre del 1947 entrerà stabilmente nella flotta della "Canadian Pacific" che, col nome di "Beaverbrae", la adibì al trasporto di merci ed emigranti dall'Inghilterra al Canada affiancando ed integrando tramite passaggi a tariffe contenute i servizi offerti dai maggiori lussuosi transatlantici che la "Canadian" impiegava sulla stessa rotta. A tale proposito, se l'aspetto esterno della nave subì poche modifiche rispetto al suo impiego d'anteguerra, nei suoi interni vennero ricavate un certo numero di cabine per 74 passeggeri e ben 700 posti in cameroni. L'8 febbraio 1948 la "Beaverbrae" salpò da Tilbury, il porto di Londra sull'estuario del Tamigi, per St. John-New Brunswick, Terranova scalando spesso in seguito anche Bremerhaven, Rotterdam, Halifax e altri porti laddove le esigenze di carico merci o passeggeri ne richiedevano la presenza.

All'incirca alla metà degli anni Cinquanta si verificò una diminuzione di questo tipo di traffico e pertanto nel luglio del 1954 la nave effettuò il suo ultimo viaggio: nel complesso durante i suoi anni canadesi compirà 51 traversate complete di andata e ritorno trasportando quasi quarantamila passeggeri e migliaia di tonnellate di merci.

Nel frattempo la "Cogedar Line", visto il successo commerciale della "Flaminia" ed in previsione dell'imminente apertura del nuovo collegamento verso l'Australia, era alla ricerca di un'altra nave da affiancarle: ciò non solo in

relazione alla domanda sempre crescente di passaggi ma anche in conseguenza della previsione di un possibile spostamento dei porti capolinea dal Mediterraneo al Nord Europa, ipotesi che in effetti si realizzerà di lì a pochi anni e che avrebbe resa assolutamente necessaria la presenza di almeno due navi per garantire come minimo una partenza mensile sulle due direttrici.

Fu così che la “Beaverbrae” trovò subito un nuovo proprietario e nel novembre di quello stesso 1954 venne trasferita a Monfalcone dove fu sottoposta per circa sei mesi ad un radicale intervento di trasformazione analogo a quanto si stava approntando sulla “Flaminia” ma forse ancora più radicale: le sovrastrutture furono ampliate sia verso prua che a poppavia ricavando maggiori spazi interni e conferendo nel complesso alla nave una silhouette decisamente più da nave passeggeri che da cargo-ship quale era in precedenza. Furono di conseguenza ampliati gli spazi all’aperto, create nuove passeggiate parzialmente coperte e verso poppa venne realizzato un ampio lido con piscina cui ne faceva riscontro un altro molto spazioso a proravia che in seguito verrà sacrificato ricavando nuove cabine. Particolarmente ariosi risultarono gli spazi interni, dal grande bar-soggiorno “Portofino”, alla sala feste, alle sale gioco e lettura, al grande ristorante:

nel ponte più basso venne anche ricavato un grande cinema-auditorium, molto frequentato dai passeggeri durante i lunghi giorni di navigazione impiegati nell’attraversamento dell’Oceano Indiano. All’interno dello scafo venne ridotta la capacità di trasporto merci ricavando più di duecento cabine per ben 1124 passeggeri, che non erano pochi per una nave lunga 150 metri e stazzante non più di 10000 tonnellate. Solo 12 di esse all’inizio quelle provviste di servizi privati ma tutte spaziose, confortevoli e dotate di un numero di letti che variavano da 2 a 8: spariti finalmente del

tutto i cameroni-dormitorio del passato, una strategicamente razionale distribuzione dei locali igienici contribuiva a rendere le traversate più che confortevoli a bordo di una nave che, non dobbiamo comunque dimenticarlo, non aveva certo la pretesa di proporsi come un transatlantico di lusso ma era senz'altro in grado di assicurare agli emigranti ed ai turisti che trasportava uno standard di servizio che confermava il buon livello cui la "Cogedar Line" tendeva e che riuscirà sempre ad assicurare alla clientela nell'arco di tutta la sua più che ventennale attività.

Ribattezzata "Aurelia", il 13 maggio 1955 il nuovo acquisto della compagnia partì da Trieste alla volta di Sydney affiancando la consorella "Flaminia" che era già rientrata in servizio, anch'essa rimodernata, solo un mese prima. Dal novembre successivo il capolinea italiano delle due navi divenne Genova e la presenza in linea di due unità accrebbe la popolarità della "Cogedar" tant'è vero che nell'inverno del 1958/59 l' "Aurelia" venne mandata di nuovo in cantiere per la sostituzione dei vecchi motori diesel, che verranno sostituiti pur mantenendo la velocità di crociera sui 17 nodi, ed un ulteriore miglioramento dei propri spazi sia interni che esterni. Nel complesso la nave acquisì una certa fama presso la clientela dell'epoca e tale successo venne confermato quando, fin dalla primavera del 1959, venne finalmente trasferita sulla nuova linea concepita già da tempo e che prevedeva lo spostamento dei suoi capolinea europei dai porti italiani a quelli tedeschi, olandesi e britannici.

Fu così che, sempre in coppia con la "Flaminia", l' "Aurelia" rinverdì la sua popolarità anche presso l'utenza nordeuropea, popolarità rafforzata anche dal fatto che fin dall'estate del 1960 e a tutto il 1963 verrà periodicamente distratta dalla linea australiana per

effettuare una serie di traversate transatlantiche alla volta di New York carica di studenti, noleggiata dall'istituzione anglo-germanico-olandese e statunitense "Council of Student Travel", il famoso "CTS" operativo tutt'oggi.

Nel frattempo, la "Cogedar Line" avvertiva l'esigenza di sostituire l'ormai decisamente anziana "Flaminia" che, sebbene rimodernata più volte, non era ormai in grado di reggere la concorrenza delle nuove unità che venivano immesse in linea verso Australia e Nuova Zelanda in quegli anni dalle compagnie concorrenti.

E fu proprio in occasione di una di quelle traversate a noleggio che nel porto di New York l'"Aurelia" incrociò per la prima volta quella che sarebbe divenuta la sua nuova consorella.

Facendo un piccolo passo indietro, fin dal 1947-48 la famosa compagnia britannica "Cunard Line" aveva immesso in servizio fra Liverpool e il Nord America una coppia di navi miste gemelle che risulteranno molto popolari per tutti gli anni Cinquanta del Novecento. Battezzate "Media" e "Parthia" nel rispetto della tradizione della compagnia di attingere spesso ai nomi delle antiche regioni storiche per denominare le sue navi, abbinavano un'ampia capacità di trasporto merci alla possibilità di potere alloggiare circa 250 passeggeri in una esclusiva prima classe analoga a quella presente sui principali "liners" della società quali "Queen Mary", "Queen Elizabeth", "Caronia" e "Mauretania" ma più intima, meno formale e per questo preferita da un certo tipo di clienti desiderosi di traversate più anonime e tranquille ma ugualmente confortevoli. Fra costoro alcuni grandi divi di Hollywood dell'epoca, fra cui Victor Mature, George Sanders, Gary Cooper e le bellissime e fascinate Katherine Hepburn, Merle Oberon e Lana Turner.

Nei primi anni Sessanta la popolarità delle due navi cominciava a declinare e così la "Cunard", alle prese con un

generale calo di traffico dovuto alla concorrenza del trasporto aereo, iniziò a liquidare la propria flotta passeggeri iniziando proprio da queste due unità. Fu così' che "Media" e "Parthia" vennero messe in disarmo e successivamente poste in vendita fra 1961 e 1962. La "Cogedar Line" si assicurò l'acquisto della prima di esse, anche se pare fosse interessata a comprarle entrambe ma venne preceduta in ciò dalla subitanea contromossa della britannica "Peninsular & Oriental", la famosa "P & O" che volle per sé la "Parthia" prevedendo che con le due navi a disposizione la "Cogedar" sarebbe divenuta una concorrente troppo temibile sulla linea australiana in cui entrambe le compagnie si cimentavano. Fu così che "Media" andò incontro ad una delle ristrutturazioni più radicali e felici della storia della navigazione passeggeri con conseguente nuova vita profittevole per tanti anni, mentre la sua gemella "Parthia", ribattezzata "Aramac", venne praticamente lasciata inalterata e impiegata senza successo per qualche tempo in un improbabile collegamento locale tra Fremantle, Singapore e alcuni porti della Nuova Guinea quando ormai l'aereo stava soppiantando la nave quasi ovunque, ivi comprese quelle lontane rotte del sud-est asiatico. Ribattezzata "Flavia", il nuovo acquisto della "Cogedar" venne riconvertito a Genova presso i cantieri dell' "OARN" fra l'ottobre del 1961 e l'aprile dell'anno successivo. Il risultato fu un transatlantico di medio tonnellaggio praticamente nuovo: la stazza venne portata dalle originarie 13000 a quasi 16000 tonnellate, la lunghezza a 170 metri e nel complesso la nave risultò trasformata al punto tale da renderla irriconoscibile rispetto all'originale. A tale riguardo può senz'altro essere annoverata fra le riconversioni più felici effettuate a bordo di navi italiane al pari di quanto avverrà di

li a pochi anni con le olandesi “Oranje” e “Willem Ruys”, poi “Angelina” e “Achille Lauro”.

Nel dettaglio, le sovrastrutture originali furono completamente rimosse; prua e poppa ridisegnate in maniera più moderna facendo aumentare di 8 metri la lunghezza dello scafo; il vecchio fumaiolo venne sostituito da una ciminiera aerodinamica provvista di deflettori per la dispersione dei fumi di scarico; alberi e picchi di carico furono sostituiti da un unico albero moderno provvisto di radar sovrastante la plancia di comando e gli spazi occupati in precedenza dalle merci vennero completamente riconvertiti ricavando ampie sistemazioni destinate ai passeggeri ed ai nuovi locali sociali di bordo. In totale si ricavarono ben 378 cabine delle quali 153 a due letti, 220 quadruple e 5 con otto posti, quasi tutte dotate di servizi privati, arredate con buon gusto e capaci di ospitare un totale di 1320

passeggeri in classe unica. Le nuove sale sociali della nave furono ideate in maniera armonica e unitaria dall’astro emergente Matteo Longoni, brillante architetto della illustre scuola del Politecnico di Milano ed esponente di spicco della nuova generazione di arredatori navali eredi della scuola di Gustavo Pulitzer Finali, Già Ponti e Nino Zoncada, che si era già distinto collaborando all’allestimento di prestigiosi transatlantici quali “Conte Grande” e “Biancamano” ristrutturati nel dopoguerra e poi “Giulio Cesare”, “Andrea Doria” e “Cristoforo Colombo”. Tali locali si susseguivano sull’intero nuovo ponte di passeggiata denominato “Riviera Deck” a cominciare dal grande salone polivalente “Riviera” che si estendeva su due ponti a proravia e sarebbe diventato il fulcro delle attività sociali di bordo. Proseguivano poi con un grande bar centrale, sala giochi e lettura, shopping centre ed un altro grande salone polivalente che si affacciava sulla piscina ubicata sul lido esterno a

poppavia. Immediatamente sovrastante al Ponte Riviera, il Ponte Lance che ospitava da poppa a prua un altro ampio lido con piscina, una veranda-bar e a proravia la zona riservata ai bambini, con la sua ampia sala ricreativa e la piscina all'aperto. I due grandi ristoranti di bordo, poi, assicuravano un completo servizio di pasti in due turni mentre un terzo turno era previsto esclusivamente per i passeggeri più piccoli che, in determinate traversate, potevano ammontare a cento e anche più. Di grande impatto, in generale, la razionalità e semplicità ma allo stesso tempo l'eleganza dell'arredo di bordo, che anticipava soluzioni poi adottate sulle navi da crociera successive e facevano della "Flavia" una delle navi passeggeri più riuscite della sua epoca.

Stranamente, però, i vecchi motori a turbina "John Brown" della potenza di 11000 Kw che agivano su due eliche assicurando alla nave una velocità di crociera di 18 nodi, non furono sostituiti: forse se ne considerava ancora la validità ma questo fu probabilmente un errore che verrà scontato in seguito, quando le nuove esigenze economiche conseguenti ai rivolgimenti politici che interverranno di lì a pochi anni ne renderanno proibitivi i costi di gestione portando a successive costose ristrutturazioni o decretando in alcuni casi la fine prematura di tante unità non modificate in tal senso.

A parte ciò, nel complesso sia nelle linee esterne che negli allestimenti di bordo la nuova "Flavia" si distaccava di molto dal concetto ormai superato della nave concepita per il trasporto emigranti e, anche se nei suoi primi anni di attività l'impiego sarà tale, verrà proposta alla clientela in un'ottica già orientata turisticamente che ne renderà poi agevole il passaggio al mercato crocieristico quando sarà il momento.

Un equipaggio italiano per il giro del mondo

A ciò contribuirà anche la presenza a bordo di un equipaggio quasi interamente italiano, motivo che faceva propendere la clientela internazionale ad usufruire dei passaggi offerti dalle nostre navi in genere a scapito delle unità di altre nazioni, ugualmente efficienti e talora anche superiori tecnicamente parlando ma ritenute più fredde e formali: nel caso specifico, trattandosi di lunghe traversate, non era questo un dettaglio da poco e il fatto che “sulle navi italiane si mangiasse meglio e ci si divertisse di più”, come asserivano unanimi i passeggeri del tempo, non era un particolare di scarsa importanza.

Registrata come tutte le sue consorelle al dipartimento di Genova, la “Flavia” partirà al completo di passeggeri per il suo viaggio inaugurale alla volta dell’Australia il 2 ottobre 1962 via Canale di Suez approdando a Fremantle il successivo 30 ottobre. Da lì sarà poi a Melbourne il 5 novembre dove rimarrà due giorni per raggiungere infine il suo capolinea Sydney il 9 novembre. In tutti e tre gli scali australiani verrà visitata dal pubblico e dagli operatori commerciali che ne apprezzeranno l’alta qualità degli interni e la linea esterna particolarmente armoniosa ed elegante. Da Sydney rientrò nel Mediterraneo attraverso l’Oceano Indiano posizionandosi infine a Bremerhaven, suo definitivo porto capolinea, da dove ripartì il successivo 22 dicembre in tandem con l’ “Aurelia”, sostituendo la “Flaminia” come abbiamo già ricordato.

Nel 1963 la “Flavia” iniziò il servizio del “Giro del Mondo” ma, contrariamente a quasi tutte le altre compagnie impegnate in questa nuova rotta, seguendo l’esempio della britannica “Shaw Shavill” e della francese “Messageries Maritimes”, invece di attraversare il Canale di Suez procedendo in direzione ovest-est, venne adibita ad un percorso in senso contrario che, saltando all’andata i porti del Mediterraneo,

dal Nord Europa la portava ad attraversare l'Atlantico fino a Curaçao nelle Antille Olandesi, dove sostava per le necessarie operazioni di bunkeraggio, per scalare poi Papeete nella Polinesia Francese via Canale di Panama. Da lì un altro balzo fino ad Auckland in Nuova Zelanda da cui raggiungeva infine Sydney e gli altri scali australiani. Il rientro in Europa era poi previsto traversando l'Oceano Indiano e toccando, dopo Suez, Napoli e Genova nel viaggio di rientro a Southampton, Rotterdam e Bremerhaven. Nel complesso l'itinerario richiedeva circa novanta giorni fra navigazione e soste nei vari porti di scalo e fin dall'inizio venne reclamizzato come un lungo, entusiasmante e confortevole viaggio intorno al globo effettuata da crocieristi cui si affiancavano i passeggeri che si trasferivano a vivere agli antipodi o tornavano in Europa per vacanza, studio o altri motivi. La linea, in cui "Flavia" operava sempre in tandem con "Aurelia" in diretta concorrenza con "Flotta Lauro", "Sitmar", "Chandris Lines" e "P&O", prosperò per alcuni anni: in arrivo a Sydney, poi, la nave veniva periodicamente distratta dal servizio di linea per essere adibita a crociera verso le isole più belle dell'Oceano Pacifico e alcune esotiche destinazioni dell'Estremo Oriente. Le cose prosperarono per un pò ma cambiarono fra 1967 e '68 quando, sia per la chiusura del Canale di Suez a seguito della ennesima guerra arabo-israeliana che per una diversa distribuzione dei contratti per il trasporto degli emigranti che vedeva improvvisamente favorite le compagnie di navigazione greche a scapito di quelle italiane, la "Cogedar Line" si vide costretta a rivedere i suoi programmi: improvvisamente i costi di gestione si erano fatti insostenibili sia per la maggior durata delle traversate che dovevano necessariamente avvenire attraverso il Capo di Buona Speranza che per la mancanza

delle necessarie sovvenzioni che rendevano antieconomico mantenere tali collegamenti.

Entrano i Costa

Tramite un'opportuna svalutazione e successivo riaumento di capitale sociale ed una ristrutturazione ai vertici che vide nel 1968 il gruppo finanziario milanese Casa-Bianchi assumere l'intero controllo societario affiancato dai Costa di Genova, in un primo tempo si pensò di abbandonare il servizio di linea rivolgendosi al nascente mercato crocieristico. A tale scopo l' "Aurelia" venne sottoposta a sommarî lavori di ristrutturazione che ridussero la capacità a poco meno di cinquecento passeggeri, tutti finalmente ospitati in cabine dotate di servizi igienici privati, e fu impiegata brevemente in crociere da Southampton alle Isole Canarie, Madera, Azzorre e Nord Europa, mentre "Flavia" sarà noleggiata ai Costa che l'acquisteranno dopo poco più di un anno.

Purtroppo le crociere da Southampton, tradizionalmente appannaggio delle navi inglesi, non diedero il riscontro sperato e nel maggio del 1970 anche l' "Aurelia" verrà ceduta, in questo caso ai greci di "Chandris", già concorrenti sulla rotta australiana. Questi la ribattezzeranno "Romanza" facendone per i successivi due decenni e più una delle navi da crociera più popolari del Mediterraneo. Anche "Flavia", cui non verrà cambiato nome, sarà molto popolare sotto i colori della "Linea C", prima in area caraibica, operando soprattutto fra la Florida e le Bahamas in sostituzione della gloriosa "Franca C." e poi nel Mediterraneo. Le due ex-consorelle "Cogedar" opereranno per qualche stagione in aperta concorrenza fra loro nel classico circuito settimanale che da Venezia porta alle isole greche dello Ionio e dell'Egeo: la fine per entrambe arriverà

dopo una lunga carriera sui mari quando verranno soppiantate da unità più grandi e moderne e finiranno inaspettatamente in modo repentino e tragico i loro giorni.

“Flavia” sarà venduta nel 1982 all’armatore di Hong Kong C.Y.Tung che in quegli anni stava facendo incetta di numerosi vecchi transatlantici dal futuro in tanti casi molto incerto: ribattezzata “Flavian” e poi “Lavia”, a seguito di vari infruttuosi tentativi di farle riprendere il mare e alcuni ulteriori infelici passaggi di proprietà, dopo un lungo periodo di disarmo presso l’isola di Landau nella baia di Hong Kong, verrà divorata nel gennaio del 1989 da un furioso incendio che la devastò per tre giorni e ne decretò la vendita al più vicino cantiere di demolizione di Taiwan.

Stessa sorte che toccherà qualche anno dopo alla veterana “Aurelia” poi “Romanza” che dai primi anni Novanta, dopo ulteriori passaggi di proprietà e alcuni noleggi che la porteranno a navigare in acque sudafricane e sudamericane nei ranghi del “Lloyd Brasileiro” di Rio de Janeiro, navigava come “Romantica” per la cipriota “Paradise Cruises”.

Adibita a brevi crociere fra Cipro, Israele e l’Egitto, prese fuoco il 4 ottobre del 1997 a sessanta miglia al largo di Limassol. Grazie al tempestivo arrivo dei mezzi di soccorso e di alcuni grossi elicotteri della vicina base inglese della “RAF”, la vecchia nave venne evacuata fortunatamente senza perdita di vite umane: curiosamente alle operazioni di salvataggio partecipò anche la “Princesa Victoria” che altro non era se non la ex “Victoria” già della nostra “Inces Line” e poi a suo tempo consorella di “Romanza” nei ranghi di “Chandris Cruises” e che abbiamo già ricordato a suo tempo.

Ormai

irrecuperabile, dopo alcuni giorni la “Romantica” sarà rimorchiata a Cipro da due rimorchiatori d’altura e trasferita

poi ad Alessandria d'Egitto nell'aprile del 1999 dove verrà smantellata dopo ben 61 anni di attività.

Con la demolizione dei relitti andati a fuoco di quelle che erano state le unità di punta della “Cogedar Line”, calò definitivamente il sipario sulla memoria dell'attività di questa compagnia, modesta per numero di navi ad essa ascritte ma importante e significativa per il ricordo che ha lasciato nei suoi passeggeri e nei marittimi che vi hanno navigato e operato a bordo. Tanti di loro proseguiranno l'attività professionale nei ranghi di successive importanti compagnie armatoriali “in primis” “Sitmar” e “Linea Costa”, senza però dimenticare i lunghi imbarchi trascorsi a bordo di “Flaminia”, “Aurelia” o “Flavia”, che possono essere considerate nella prospettiva odierna come uno degli ultimi esempi di tutta una imprenditorialità marittima di origine ligure che affondava le sue radici nella tradizione ottocentesca dei vari Rubattino, Lavarello, Raggio, Piaggio e che ha visto in compagnie quali “La Veloce”, “Ligure-Brasiliana”, “Italo-Platense”, “Lloyd Italiano” ed altre l'affermazione di un serie di grandi armatori che, al pari di altri analoghi importanti a Trieste, a Venezia, a Napoli, a Palermo in parte già ricordati in questa rassegna, hanno fatto grande la marineria italiana in generale e quella passeggeri in particolare, in epoche nelle quali lo spirito di iniziativa non si faceva piegare dalle congiunture internazionali e dalle odierne esigenze del profitto ad ogni costo che da un lato tutela gli armatori di oggi dalle insidie di un mercato in continua trasformazione ma ha vanificato nel tempo un certo orgoglio nazionale che oggi purtroppo non ci appartiene più.

Quando, per concludere, si diceva “Navigare necesse est” e questa frase non era confinata ai libri di storia navale ma ci si

credeva fino in fondo e si operava di conseguenza con quel pizzico di audacia che forse le esigenze della moderna imprenditorialità, non solo marittima, hanno fatto venire purtroppo meno. O per fortuna? Il dibattito è aperto... Ai posteri...anzi: ai lettori di oggi, l'ardua sentenza!

FRANCESCO PITTALUGA Genova, 12 febbraio
2021 ingegnere aeronautico
vice gran cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale

La lettera

Un commento sull'analisi di Tobia Costagliola dedicata al centenario del Partito Comunista Italiano (DLNews n. 2/2021)

di **Stefano Briata**

Una premessa: non intendo demolire quanto scritto da Tobia Costagliola, ma scrivere molto brevemente a livello storico e morale. Ciò lo ritengo giusto per evitare di classificare il PCI come un qualcosa di buono, che purtroppo in realtà non è stato.

La storia della nascita del PCI è nota quasi a tutti, ma non si deve ridurre solo a quello che dice l'enciclopedia Treccani. Mi spiego, può andare bene per sintetizzare la storia di un partito politico, ma non come biografia dei politici della repubblica

italiana dal 1946 a oggi, che deve essere presa con cautela. Infatti, ci sono tanti libri in merito sulla storia del PCI e dei suoi leader principali da Togliatti a Berlinguer, che, piaccia o no, almeno chiariscono nel merito le loro posizioni e le loro azioni politiche, senza pregiudiziali ideologiche.

Quando nel 1927 la direzione del partito si trasferì a Mosca, si sostiene che esso dovette accettare la pesante influenza del PCUS sovietico, ma in realtà si piegò volentieri ed eseguì pedissequamente le direttive della dirigenza sovietica. In seguito, dato che Antonio Gramsci era agli arresti in Italia, Palmiro Togliatti diventa segretario del PCI e nello stesso tempo membro molto influente dell'Internazionale Comunista: egli avalla le purghe di Stalin del 1936-38, e non batte ciglio per salvare i comunisti italiani in esilio in URSS perché accusati di essere dei deviazionisti di destra; nello stesso tempo è molto influente durante la guerra civile spagnola del 1936-39.

Il Comitato di Liberazione Nazionale, sorto nel 1943, doveva rappresentare in modo paritetico tutti i partiti anti-fascisti, ma come sappiamo fu il PCI a prevalere su tutti gli altri prendendo in mano l'organizzazione del movimento partigiano a livello politico e militare. Purtroppo la resistenza di colore rosso si è macchiata, per propria scelta, di attentati ed omicidi contro servitori dello stato, dirigenti industriali e preti: i primi due solo perché avevano la tessera del partito fascista, gli ultimi solo perché avevano l'abito talare. Non dobbiamo dimenticare l'eccidio di Porzus e le foibe dell'immediato dopoguerra, e gli omicidi nelle principali città del Nord Italia (Genova, Milano, Torino) compiuti per vendetta dai partigiani comunisti.

Nelle ultime settimane di guerra, marzo-aprile 1945, molti fascisti trasferirono armi e bagagli verso i comunisti, per

salvare la pelle e vendersi al loro nemico (ecco quando gli estremi politici si incontrano).

Quando gli anglo-americani sbarcano a Salerno nel 1944, Stalin riconosce il governo Badoglio, una decisione accettata anche da Togliatti. Può darsi che sia stato riluttante ad accettare il riconoscimento di Stalin, ma in realtà si trattò di un preciso calcolo politico da parte dei due leader comunisti, scegliendo la via parlamentare per la conquista del potere per due motivi: 1) la presenza delle truppe alleate nel Bel Paese; 2) la presenza dei cattolici.

Palmiro Togliatti, come ministro della Giustizia nel governo De Gasperi nel 1945-46, concesse l'amnistia nei confronti degli epurati perché accusati di essersi compromessi col fascismo. Questa mossa sorprese dirigenti e militanti del partito comunista... Anche qui si trattò di un preciso calcolo politico, non solo per riconciliare il paese, ma anche per altri motivi politici ben precisi.

Nel 1956 il PCI visse la situazione in modo molto particolare. Prima di tutto il XX congresso del PCUS mise in difficoltà Togliatti e il suo partito a causa della destalinizzazione avviata da Krusciov grazie anche al famoso rapporto segreto, che rivelò i crimini di Stalin: Togliatti ufficialmente rimase fedele alla linea sovietica, ma non reagì bene al famoso rapporto. Successivamente la crisi ungherese, che culminò con la rivolta di Budapest, magistralmente descritta dall'inviato del Corriera della Sera Indro Montanelli, rischiava di mettere definitivamente in crisi il PCI ma non fu così per due motivi: 1) la crisi fu risolta grazie all'abilità e carisma di Togliatti; 2) gli americani non approfittarono dell'occasione per mettere definitivamente in crisi l'URSS perché non era ancora il momento per una serie di cause che non sto ad elencare. Non dobbiamo dimenticare che il soffocamento della rivolta ungherese da parte dei carri armati sovietici era sostenuta e

avallata da Togliatti e dal PCI. Di fronte alla crisi del 1956, ci fu la rottura definitiva con il PSI di Nenni, che si ricompose parzialmente dopo il 1992 a seguito della fine politica di Bettino Craxi. Ritornando ai fatti di Budapest, l'unico dirigente comunista che ammise l'errore è stato Giorgio Napolitano, quando era presidente della Repubblica, che si scusò pubblicamente in occasione di una sua visita ufficiale in Ungheria.

Il successore di Togliatti fu Luigi Longo, esponente di punta delle brigate internazionali durante la guerra civile spagnola, in stretto collegamento con l'Internazionale Comunista, diventando anche un protagonista in negativo dal punto di vista morale; lo stesso fu anche in Italia durante il periodo 1943-45.

In breve, Togliatti e Longo hanno le mani sporche dal punto di vista morale e politico.

Con Berlinguer, anche se il PCI prese la strada del formale e lento distacco dal PCUS sovietico, non dobbiamo dimenticare che i finanziamenti provenienti da Mosca continuarono fino al 1991, quando si trasformò in PDS e quando si dissolse l'URSS. Mentre stavo scrivendo questo pezzo, ho appreso dai media la notizia che Poste Italiane emetterà un francobollo dedicato al centenario di fondazione del PCI, croce e delizia per i collezionisti filatelici, ma scelta inopportuna da parte delle stesse Poste in onore di questo partito, che presenta tanti risvolti negativi e pochi positivi a livello nazionale ed internazionale.

Stefano Briata

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

Giovani e Covid.

Il Futuro nel Presente

Tra le molteplici problematiche analizzate dalle News abbiamo più volte affrontato , sia nel 2019 che nel 2020, l'argomento "Giovani" : educazione, istruzione, disagio giovanile, violenza, droga, sballo, ecc.ecc. Eravamo finanche riusciti a riconoscere che, tutto sommato, lo stato educativo lasciava molto a desiderare e che una buona parte di questa responsabilità va imputata alle famiglie, oltre che alla società ed alle istituzioni. Aggiungendoci la droga, lo sballo e la delinquenza, avevamo raggiunto la consapevolezza che il mondo degli anziani avrebbe dovuto esperire ogni ulteriore possibile sforzo per migliorare questo stato di cose. Purtroppo, dopo il "boom economico" e il raggiungimento di insperati traguardi ad ogni livello, abbiamo vissuto, nel susseguirsi dei vari governi, di diversa matrice, in un contesto socio-politico ed economico in crescente depauperamento. E, nonostante l'aumentata sensibilità verso il cosiddetto disagio giovanile, i vari provvedimenti, a livello sociale e legislativo, sono stati sempre più tardivi ed inadeguati . Abbiamo constatato, dai fatti, che quei problemi erano sempre secondi a tanti altri ritenuti, erroneamente, più importanti : economia.

politica, giustizia , disoccupazione, immigrati ecc. In questo contesto, alla luce di quei problemi che ritenevamo prioritari, si era radicata nei nostri comportamenti la sensazione di appartenenza a due mondi : noi e loro, anziani e giovani. Due mondi disarmonici , in un crescente conflitto, anziché essere connessi e interattivi. E, in queste condizioni, ci siamo fatti sorprendere dalla pandemia : noi e loro. In questa epocale situazione di emergenza, in un clima di confusione ed impreparazione, abbiamo mal tutelato, oltre alle attività produttive, soprattutto gli anziani, falciati dal virus nelle RSSA, e ci siamo liberati dei giovani chiudendo le scuole e relegandoli in casa. Sopraffatti dall'emergenza e dimentichi, ovviamente, dei buoni propositi e degli sforzi fatti fino ad allora per affrontare il problema giovani, li avevamo di fatto dimenticati col pretesto che fossero meno vulnerabili al virus rispetto agli anziani.

I pro e i contro della DAD (Didattica a distanza)

La chiusura delle scuole era stato l'unico tangibile ipocrita segno della nostra preoccupazione del loro bene. Ma, poi, con il ritardo che contraddistingue le nostre reazioni, ci siamo resi conto che bisognava fare qualcosa perché non si poteva privarli della scuola e abbiamo fatto l'esperienza della didattica a distanza (DAD) e, addirittura, delle tesi di laurea in "streaming". Sembrava una scoperta straordinaria, epocale, che in questo stato d'emergenza, ha accelerato i tempi di una evoluzione che avrebbe, altrimenti, richiesto ancora molti anni. In un certo senso, abbiamo realizzato che, con la DAD, lo "smart working" e il "telelavoro" (che in questa sede tralasciamo), abbiamo anticipato il futuro. Quanti di noi, dalla vista corta, ancora esultano per questa inaspettata conseguenza positiva della pandemia, pensando che non tutti i

mali vengono per nuocere? Purtroppo, la pandemia ha fatto emergere, in modo ancora più chiaro, quanto la possibilità di essere connessi sia oggi un fattore discriminante, tanto da generare una vera e propria forma di povertà digitale per coloro che ne sono esclusi. Nel periodo del “lockdown” bambini e ragazzi che non hanno avuto accesso alla connessione sono stati di fatto esclusi dalla comunità scolastica e dalle relazioni con i propri compagni. Chissà quanti abbiano percepito che è stata aperta una ferita nella loro vita con conseguente disagio e sofferenza che avrà gravi ripercussioni nel futuro, sia da un punto di vista educativo, sia da un punto di vista di senso di appartenenza a quella comunità che li ha di fatto estromessi. E si creano, fin d’ora, i presupposti per una “povertà di futuro” che viene originata dalle diseguaglianze più generali già create nella nostra società a livello economico, energetico, alimentare, culturale ed etico.

Siamo ancora in tempo per rimediare? Ma quali sono i “Giovani”?

Ma ecco che su sollecitazione o direttiva della UE e, non per nostra intuizione, si accende la speranza del “Next Generation EU”, l’insieme di dispositivi europei a cui facciamo riferimento con l’accezione “Recovery Fund”. La stesura del programma del “Next Generation Eu” (vedi 27 DLNews 2020) si è rivelata come la massima espressione del nostro malessere e della nostra incapacità di reagire prontamente ed efficacemente agli effetti della pandemia. Questo programma può costituire una grande opportunità purché rappresenti una sintesi ed un coordinamento razionale ed intelligente in cui si rispecchino e si riconoscano tutte le diversità che caratterizzano il “sistema” su cui si vuole intervenire.

Ritornando ai giovani sorge una tardiva domanda : ma di chi stiamo parlando? Chi sono questi giovani ? Sarebbe logico, pensando ad una classificazione ormai radicata nel nostro immaginario che sono “giovani” gli adolescenti , i ragazzi e le ragazze fino a quando non terminano gli studi e iniziano a lavorare, includendovi anche i così detti” bamboccioni”. Tutto ciò immaginando un mondo ed una società ideale , felice , prospera come siamo stati abituati. Tuttavia, a me piace definire “giovani” tutti coloro che non possono ancora , secondo la natura delle cose, disporre del proprio destino che è affidato ad “altri” (i genitori in primis) fino al raggiungimento della maggiore età. E’ in quel periodo che, nella buona e nella cattiva sorte, si forma la personalità dell’individuo e del futuro cittadino. Un cittadino che, pervenuto alla maggiore età , bene o mal formato dall’educazione ricevuta, può utilizzarla o scrollarsela di dosso esercitando il suo diritto di voto nell’intento di cambiare quel mondo che gli sta stretto o non risponde alle sue aspirazioni. Riconosco che le mie affermazioni sono superficiali e presuntuose; ma, per mia comodità, quando parlo di “giovani” mi riferisco ai “minorenni” anche se i “maggioirenni”, troppo spesso, possono, purtroppo, trascinarsi dietro, a volte anche per tutta una vita, i problemi irrisolti o male affrontati da chi di dovere (genitori e società) dell’età minorile. E i minori, purtroppo, non sono al centro dell’agenda politica italiana. Non lo sono in condizioni normali e non lo sono, purtroppo, neanche durante questa emergenza. Eppure stanno pagando a caro prezzo le conseguenze della crisi sanitaria in atto, vivendo relegati in famiglia (in buona parte) ormai da quasi un anno. Parlavo prima di diseguaglianze e povertà educativa. Se vogliamo evitare una drammatica crescita di queste disuguaglianze, bisogna, senza indugio, inserire i necessari correttivi nel citato “ Recovery

Plan”. La chiusura delle scuole o la scuola “a singhiozzo” ha già provocato dei danni irreparabili anche sul piano psichico oltre che nell’educazione e la DAD non sembra una risposta adeguata, considerando le citate disegualianze. Ed ecco che in questo marasma sanitario, sociale e politico, il comportamento degli adulti a cui è stato affidato il Paese ha generato, soprattutto negli adolescenti, un senso di pericolosa solitudine. Ma chi se ne interessa? Tra i tanti sproloqui di editorialisti, rappresentanti delle istituzioni, sociologi e mass media in genere, ben pochi, tranne Papa Francesco e la sua Chiesa, si sono posti questi problemi evidentemente ritenuti secondari. Per questo ho molto apprezzato Walter Veltroni che, dalle pagine del Corriere della Sera (febbraio 2021), si è fatto interprete di questa “gioventù sola e dimenticata”. L’articolo, per quanto proveniente da uno stimato intellettuale del “Partito Comunista Purificato” e suo emerito rappresentante politico (da me ancora considerato l’eterno “bravo ragazzo della Sinistra”), non ha nulla di ideologico e sottolinea una triste e grave realtà che tutti dovrebbero “vedere”. Pubblichiamo solo alcuni brani per ragioni di copyright dell’autore e del Corriere della Sera.

La solitudine degli adolescenti.

Ascoltiamo i nostri ragazzi soli e dimenticati

La certezza che saranno gli ultimi a essere vaccinati e la proibizione di ogni relazione sociale o collettiva li immerge in una condizione di buio. Nel mondo che li vuole soli e isolati il fatto che da loro salga una domanda di socialità è una buona notizia.

Per ascoltarli non basta la notizia che nel 2020 l’unità di Neuropsichiatria dell’infanzia e dell’adolescenza ha avuto 300 ricoveri, quasi uno al giorno, per attività autolesionistiche di varia natura fino a propositi suicidi. L’anno prima erano stati

12, uno al mese. Vogliamo attribuire anche questo al nefasto anno bisesto o vogliamo cominciare a capire che tutta la società dovrebbe piegarsi, come un albero disneyano, verso i più piccoli e i più giovani e ascoltare la loro voce, per quanto flebile sia? La prosecuzione della pandemia fino a un momento che nessuno indica, la certezza che loro saranno gli ultimi a essere vaccinati, il ripetersi della proibizione di ogni relazione sociale collettiva — scuola, concerti, cinema, discoteche, cene con gli amici — la impossibilità di programmare, forse persino di sognare, un viaggio o una vacanza immerge i ragazzi in una condizione di buio e di solitudine. Questa crisi, della quale stiamo per celebrare un anno, delimita il loro principale spazio vitale in un ambito, la casa, che è quello da cui ogni adolescente spera di poter uscire e finisce con lo strutturare il grosso dei rapporti di relazione, persino verbale, in una dimensione, la famiglia, dalla quale a quella età si vuole e si deve conquistare una sana autonomia. In casa, in famiglia, con la scuola spesso a distanza, dovendo rincasare tutte le sere, da mesi, al massimo alle dieci, senza la possibilità di condividere uno spazio pubblico comune di musica, di tifo sportivo, di sereno trascorrere in compagnia del «caro tempo giovanil».

Ha detto la psicologa Anna Oliverio Ferraris: «Molti adolescenti, privati della scuola e della vita sociale, vivono come se fossero anziani o malati. E il fatto che questo isolamento si stia prolungando è rischioso: il rischio dell'abitudine è che poi diventa irreversibile... Gli adolescenti in casa tornano sotto il controllo totale dei genitori. Genitori che diventano iper-controllanti, proprio in quell'età in cui dovrebbe esserci lo svincolo dalla famiglia, la distanza, l'autonomia. Invece fanno un passo indietro, tornano a essere bambini sotto l'ombrello protettivo e onnipresente di madre e

padre, vediamo un processo di infantilizzazione, che certo non è positivo».

Qualcuno sta sondando la condizione dei ragazzi delle grandi periferie urbane che al malessere della loro condizione aggiungono l'incertezza che avvertono per la condizione del lavoro del padre e/o della madre?

Un professore di quel liceo mi dice che i ragazzi si stanno spegnendo, stanno perdendo attenzione, si stanno lasciando andare, si chiudono nelle loro stanze separandosi dal mondo. La sensazione che tutto sia precario rende per loro il futuro una minaccia e non la più affascinante delle opportunità. Restano il silenzio delle stanze chiuse, il conforto spesso esclusivo della rete che tra mille contraddizioni rompe comunque questa solitudine. Abbiamo visto anche le risse gratuite tra i ragazzi a Villa Borghese, figlie di un malessere che sarebbe sbagliato etichettare sbrigativamente. Los Olvidados. Mi ha colpito che in questo paese con i capelli bianchi nessuno si sia fermato, anche solo un attimo, per chiedersi se fosse proprio da escludere l'idea di cominciare a vaccinare, oltre al personale sanitario e agli ultraottantenni, proprio i più giovani. Per restituire loro una normalità la cui perdita, a quindici o venti anni, è una ferita difficilmente rimarginabile.

Io a Draghi chiederei solo di ascoltare una rappresentanza di ragazzi. Di quelli che oggi occupano le scuole per poter In un liceo di Roma una ragazza è stata fermata nei giorni scorsi da una collaboratrice scolastica mentre si stava accingendo a varcare una finestra del secondo piano e storie così sono accadute in molti luoghi di questo paese. Ci si rende conto cosa significhi tutto questo, ad esempio, per i ragazzi che sono

andati dalle medie al ginnasio, che passano dall'essere bambini alla condizione di adolescenza e sono, in questi anni cruciali, privati della normalità della loro evoluzione? studiare, che chiedono, con gli insegnanti, di poter sapere di più e meglio, non il sei politico. Ai ragazzi, che magari hanno creduto allo spirito indotto del tempo egoista che raccomandava di tenersi ben lontani dall'impegno civile e di curarsi solo di loro stessi, vorrei dire che tra le tante cose meravigliose della loro difficile stagione della vita c'è anche la difesa dei propri diritti, il vivere insieme esperienze di comunità politica, culturale o sociale. E che quindi più loro si organizzeranno, saranno davvero rete, più le loro esigenze saranno considerate centrali e la loro voce non sarà un grido muto. Nel mondo che li vuole, in ogni caso, soli e isolati, il fatto che da loro salga, in mille forme, una domanda di socialità è una buona notizia.

Basta solo ascoltarli. In famiglia, a scuola, nelle istituzioni. E costruire per loro un futuro in cui non esistano solo debito pubblico da portare sulle spalle e precarietà sociale. Nel 2020 in Italia ci sono stati 300.000 nati in meno di quanti siano defunti, e ci sono oggi la metà delle culle rispetto al 1975. In questo paese egoista, che invecchia e fa debiti per chi nasce, dovremmo avere almeno avere un'attenzione. Dovremmo ascoltare la voce e occuparci davvero, sinceramente, dei pochi clienti del nostro futuro.

Tobia Costagliola

Colombo venerato nel mondo da Panama all'Islanda

Le ultime novità sulle vicissitudini di Colombo e come attraverso premi, busti, pitture, nel mondo viene venerato. Del dottor com.te Bruno Aloi , Comitato per Colombo, storico dell'antichità, archeologo, un carissimo amico, riceviamo.

Caro Decio volevo informarti che ricevo sempre regolarmente le tue note e spero che questo virus non ti abbia rotto le scatole più del dovuto.

Volevo dare informazioni all'amico prof. Silvestro Sannino dato che è uno dei pochi che vedo si impegna nella storia della navigazione e sui temi derivanti, Ricordo che doveva intervenire al Convegno che avevamo organizzato in Provincia sul quarto viaggio di C.Colombo ma venne bloccato da una tremenda nevicata. Peccato. Ho concluso da poco a Palazzo Imperiale una Mostra d'Arte "El Alto Viaje de los Artistas-Homenaje a Panamá" tra artisti del Vecchio e Nuovo Mondo per restare nel tema colombiano... Ti allego la targa che mi ha regalato il Console Generale del Panamá con la quale abbiamo collaborato con il loro governo e ci aspettano appena possibile a Panama Ciry dove ci hanno anche assegnato un'ampia sala attigua al Parlamento. Un bel colpo di mano anche se qui a Genova se avessi dovuto attenermi alle ordinanze forse non avremmo neanche iniziato la Mostra. Oltre a questo abbiamo donato il busto di C.Colombo, tratto dal quadro di anonimo ai Musei Comunali di Como, che pare più vicino alla sua epoca e il busto è stato donato alla Direzione del Canale di Panama e andrà sulla più

importante via d'acqua del mondo. Negli Usa buttano giù le statue e noi siamo riusciti a collocarlo sul mare.

il bello è che io non santifico C.Colombo come fanno il Comune e gli italiani in genere ma mi attengo a storia e quadro marittimo e contatti tra il Nuovo e Vecchio Mondo. Sbagliano a distruggere le statue che sono mera espressione degli immigrati italiani trattati peggio di neri e indiani e che hanno visto nei monumenti, tra l'altro pagati da loro, una specie di rivincita sulla loro condizione.

Senza il cavallo gli americani si facevano passeggiate a piedi, ma l cavallo lo ha portato Colombo

Ti faccio ridere perchè mi ha intervistato un giornalista italo canadese sulla questione e gli ho detto tra le altre cose che l'emblema vero del nord America non sono i cow boys o gli apaches o i pionieri con i loro carri alla conquista del Far West ma se andiamo a vedere è il cavallo perchè senza di quello si facevano solo qualche passeggiata a piedi... E il cavallo lo ha portato C.Colombo nel suo secondo viaggio.... E mi ha dato ragione...

Come Comitato abbiamo acquisito l'avvocato Botero, nipote del famoso scultore colombiano, che ha lo studio a Madrid e ci rappresenta in Spagna, a Panama abbiamo l'ex Console Generale del Panama a Napoli figlia e sorella di senatori, in Paraguay abbiamo un etnologo, in Islanda un professore dell'Università, in Finlandia l'ex Comandante del porto di Turku ora in pensione etc Come vedi un impegno ma è anche un piacere. In Italia siamo coperti in Liguria dal presidente della Pesca Sportiva, in Toscana da un ex Comandante della

Capitaneria di Porto, in Lombardia da un dirigente delle ferrovie, in Puglia da una giornalista che è impegnata nel settore artistico, etc, pensavo di coinvolgere se possibile Sannino come referente per la Campania e magari con qualche cosa a lui confacente . avrebbe bello anche per far vedere che su C.Colombo si può parlare senza falsità o misteri fasulli ma cercando di dire cose "normali". Tra l'altro abbiamo organizzato una Mostra d'Arte ad Akureyri, seconda città d'Islanda, e nel contesto ho parlato sul viaggio di C.Colombo a Thule ed oltre. Sono stato il primo a parlare di Colombo lassù ed ho scoperto che in una chiesa sopra il fiordo di reykyavick c'è un affresco che lo rappresenta a colloquio con un prete islandese come viene tramandato localmente. Ma ne parleremo con calma.

Stammi bene e avanti tutta.

Bruno Aloi

Grazie, Decio, Aloi ha ricordato che a causa del cattivo tempo non potei recarmi a Genova.

Concordo con lui che Colombo non va santificato, non ne ha bisogno. Io nell'incipit del libro

L'Arte Nautica di Cristoforo Colombo ho detto: "Cristoforo Colombo è stato il protagonista della più grande scoperta geografica di ogni tempo". E' tutto lì. La scoperta è stata voluta, perseguita

per molti anni, con tenacia, con convinzione. In questo è il genio che ha un posto nella Storia di primo

ordine. Come uomo ha anche avuto qualche tratto non esaltante, per esempio con Diego Mendez e Bartolomeo Fieschi nel quarto viaggio (poca gratitudine).

Nel rapporto con gli indigeni il vescovo di Chiapas Bartolomeo Las Casas, suo grande apologeta, lo richiamò più volte, già allora.

Ma le statue abbattute no!

Con affetto

Silvestro Sannino

UOMINI, FATTI, STORIA NELLA
LONDRA CAPITALE DELLO
SHIPPING raccontati in prima persona
di Silvestro Sannino

OUR SEAMEN BY SAMUEL PLIMSOLL –
MISTER MARK LINE

LONDRA. Quando nel 1967 iniziai la mia esperienza di docente di Navigazione negli Istituti Nautici il riferimento culturale e professionale, la Stella Polare per noi giovani alle prime armi era senza alcun dubbio la marineria inglese, la quale da sola vantava più di un terzo del naviglio mondiale. Il nostro orientamento era confortato dal giudizio di numerosi Capitani Com.ti di lunga navigazione che riconoscevano i loro colleghi inglesi as masters, come maestri, ed anche dalla stampa professionale come Vita e Mare di Decio Lucano. Nel 1970 diventai member of The Royal Institute of Navigation ed in tale veste ricevevo sia il Journal of Navigation sia le due riviste gemelle: Navigation (France) e Navigation (USA). La lettura sistematica delle prestigiose pubblicazioni nautiche, che in un corso di aggiornamento al Nautico di Livorno, organizzato dal Preside Domenico Spanò nel 1967, erano state

consigliate con convinta enfasi pedagogica dal Preside Nicola Valerio del Nautico di Bari, contribuiva a superare quella visione e formazione, in prevalenza accademica, che si era forgiata alla Scuola del Prof. Giuseppe Simeon, Rettore dell'Istituto Universitario Navale di Napoli. In particolare potevo seguire i lavori dei convegni internazionali su temi nautici e navali, che si tenevano con regolari cadenze annuali. Nel 1973 riuscii a farmi mandare a Londra per partecipare ad un interessante convegno organizza-to dal IEE (The Institution of Electrical Engineers, con sede in Savoy St. e adiacente al Waterloo Bridge, lato Victoria Embankment) sul tema dei recenti satelliti artificiali, dal titolo: "International Conference on Satellite Systems for Mobile Communications and Suveillance" 13-15 March, 1973. Ospite d'onore nella seduta di apertura dei lavori fu il famoso scienziato inglese, ma di origine au-striaca, Hermann Bondi autore assieme a Sir Fred Hoyle e Thomas Gold della "Steady State theory" dell'Universo in espansione che si contrappone alla Teoria del Big Ben. Si trattava di un'esperienza emotiva, con riflessi notevoli sia per me, sia anche per la comunità scolastica del nautico come le future attività sono a testimoniare. La mia "richiesta creativa" fu sponsorizzata dalla Prof.ssa Nelly Montella ed accolta dal Preside Benedetto Sposito. La Montella lasciò poi il suo patrimonio di oltre 500 milioni di lire al Liceo De Bottis dove si era trasferita in seguito per "ragioni ambientali".

Ritorno a Londra con Roberto Balestrieri

Io mi ero sistemato al Regent Hotel in Piccadilly Circus, e quindi nelle ore libere giravo in lungo ed in largo la City i cui luoghi più interessanti restano nello spazio di poco più di un chilometro di raggio. Alla partenza gli alunni mi consigliarono di visitare Carnaby Street e i locali notturni di Soho. Comprai

qualche ricordo tipico e per il Preside Sposito (in quell'anno Corradino Ciampa era al Nautico di La Spezia) delle sigarette 5.5.5. se non ricordo male. Feci una visita al City of London Polytechnics che ospitava una facoltà nautica. Qui incontrai capt. John F. Kemp, un extra master, lecturer in navigation che in seguito prese il titolo di Ph.D (Philosophical Doctor) e fu ospite poi ad un convegno scientifico all' IUN. Venni a sapere che la "sezione nautica" era poco nota e poco ricercata dagli studenti la qualcosa in parte mi sconfortò perché mi aspettavo un ruolo più aulico in relazione all'importanza dello shipping in U.K. Allora mi ricordai di una frase del prof. Com.te Vincenzo Russo, fratello minore del Prof. Aniello Russo e mio codocente nelle esercitazioni nautiche: "I soldi non si fanno a mare ma vicino al mare" che mi fece riflettere in seguito. Qualche anno dopo, nel maggio del 1977 ritornai a Londra con il Prof. Roberto Balestrieri per seguire i lavori della Conferenza RINA (Royal Institution of Naval Architects) dal titolo WEMT (West European Maritime Technology). Ad essa partecipava, caro Decio, anche il tuo grande amico Prof. ing. Mauro Piattelli, con il quale si discuteva di fare qualcosa insieme, per il prossimo WEMT, sugli aspetti geometrici delle COLREGS 72 che entravano in forza in quell'anno. Dedicammo un giorno per una visita alla Warsash Maritime Academy in Southampton. Qui l'atmosfera era diversa, più dinamica, con varie attività di studio e di didattica nel settore nautico. Avevano da poco installato un potente simulatore che rendeva realistico anche l'ambiente di bordo, con i moti di rollio e beccheggio. In seguito a tale esperienza pensammo di cercare una strada per realizzare un simulatore radar e di manovra senza ricorrere al mercato, troppo costoso. Cercammo la soluzione in contatti con la Selenia che realizzava radar nautici con l'etichetta Raytheon. Facemmo un meeting con Ciampa ed in poco tempo realizzammo uno

stage di due settimane presso gli stabilimenti della Selenia finalizzato ad uno scambio di esperienze. Il seguito lo riserviamo per un'altra occasione.

OUR SEAMEN: quando Mr Plimsoll si arrabbiò

Durante la visita al City of London Polytechnic vidi in uno scaffale un libricino dal titolo *Our Seamen* a firma di Samuel Plimsoll. Titolo ed autore, nome ben noto, mi incuriosirono; chiesi di dare un'occhiata e vedendo il mio interesse, con squisita cortesia e motu proprio, mi fecero una fotocopia del testo che conservo ancora, anche se oggi esso è reperibile in internet.

Samuel Plimsoll era un politico di idee liberali ma sensibile alle condizioni sociali delle classi di lavoratori più disagiati. Fu deputato alla Camera dei Comuni dal 1867 al 1888 quale uno dei due costituenti della regione del Derby. Le gravi perdite di marinai che ogni anno si registravano sulle coste della Gran Bretagna attirarono la sua attenzione ed egli indagò a fondo il fenomeno cercando di individuare le cause ed i possibili rimedi. Plimsoll espose le sue ricerche nel citato libro *Our Seamen – an Appeal* – pubblicato nel 1872 e portò il caso in Parlamento, quando Prime Minister era Benjamin Disraeli. Il conservatore Disraeli con il rivale liberale William E. Gladstone furono i due grandi statisti, protagonisti della politica imperiale dell'epoca vittoriana. Il libro di Plimsoll suscitò interesse ed un forte turbamento nelle coscienze per la profondità di analisi e l'accuratezza degli argomenti esaminati. Egli iniziava con queste incisive parole “Tutti sanno che vi è una grande perdita di vite umane sulle nostre coste ma quasi nessuno le deplora e ne indaga le cause. Eppure la gran parte dei sinistri sono prevedibili e non è difficile individuare i mezzi per prevenirli in modo da veder subito ridurre la loro

incidenza”. Ma chi può prendere adeguati provvedimenti in merito? This is the problem!

Plimsoll raccoglie dati sui sinistri in tutti gli ambienti e passa ad esaminare i soggetti coinvolti: assi-curatori; marinai, armatori. No nessuno di essi per varie ragioni può risolvere le situazioni sedi-mentate, incancrenite da una liturgia e da una prassi difficili da smuovere, da estirpare. Alcune situazioni tipiche: The weather is good; the trip is not very long one. It must go. Se per caso il capitano esita il managing staff forse sussurra in un orecchio ”Oh, captain, you are getting timid as you get into the years”. Questa è la realtà! E si potrebbe aggiungere, non solo dell’epoca!

Le informazioni di Plimsoll ed il Board of Trade concordano che i punti deboli siano da ricercare nella scarsa navigabilità delle navi (unseaworthy) e nel sovraccarico (overload). Ma anche il cattivo stivaggio, difetti di costruzione degli scafi, deficienze delle macchine propulsive, un equipaggio ridotto, assicurazioni dilatate, insufficienti manutenzioni sono cause di sinistri. Vengono proposti i rimedi necessari con una stima dei probabili risultati. Quindi vengono esaminati i tecnicismi per rendere esecutive ed effettive le esigenze per evitare le perdite di tante vite umane.

Plimsoll non pensa che il Parlamento sia insensibile agli interessi dei lavoratori, e con essi l’intera società, e non solo per motivi etici ma anche per ragioni sociali ed economiche. E’ quindi un dove-re della comunità intervenire con provvedimenti atti ad eliminare le cause dei disastri. Plimsoll presenta la questione in parlamento nel 1873; viene poi formata una Commissioe Reale ad hoc nel 1875 che stila un documento, una bill. Samuel non è contento ma accetta e tuttavia quando alla Camera dei Comuni il prime Minister Disraeli dichiara che sarà esaminata la bill, Plimsoll perde il self control ed esclama in faccia allo Speaker dei Comuni:

“Villani”; una parola, espressione forte, che sarà poi mitigata in sedute successive. Con non poca fatica vengono superate le difficoltà di ordine politico/diplomatico ed infine si perviene alle marche di bordo libero che si dimostreranno valide ai fini della sicurezza della navigazione. La tensione etica, l’impegno sociale e politico e la tenacia di Samuel Plimsoll fanno approdare infine, nel 1876, all’adozione di validi provvedimenti atti a migliorare la sicurezza della vita umana in mare nel suo lungo e tormentato cammino.

Da allora l’anello di Plimsoll con le relative marche di bordo libero sono ben visibili sulle murate, a centro nave, a testimoniare un importante traguardo sulla tormentata via della sicurezza a mare. Una via che vedeva nella Conferenza Internazionale di Washington del 1889 adottate le Rules of Road, le COLREGS, dopo U.K. e Francia, da tutti i Paesi del mondo.

On the safety of life at sea.

E’ questo il titolo di una memoria di P.A. Hillhouse apparsa sui Transactions of the Royal Institution of Naval Architects e letta in meeting del 24 giugno 1913 con l’Ammiraglio Marquis of Bristol, President, in the Chair. Siamo ad un anno dal disastro del Titanic e non si fa fatica a capire che la memoria sia stata “sollecitata” dagli ambienti navali per una doverosa “risposta” alle diffuse critiche provenienti da vari settori e ambienti della società, sollevate dall’onda emotiva oceanica, anche se il Titanic non viene mai citato.

L’autore inizia così:”Human life at sea is on the average exceedingly safe” che mi pare si possa rendere con il concetto che la vita umana in mare è stata in media ad un livello di sicurezza molto alto. Hillhouse per sostenere la sua tesi prende in esame le statistiche ufficiali sui sinistri marittimi nel periodo 1892-1911 avvenuti nel North Atlantic. Il dato macro

dice che sui 95.000 viaggi fatti nei 20 anni in esame, tra Britannia ed America, solo 165 traversate furono coinvolte in sinistri con perdite di vite umane, di cui 1067 tra gli equipaggi e solo 80 passeggeri. Dei 1137 morti in totale si ebbero: 39 perdite in 7 naufragi, 187 in seguito a 10 incagli, 195 morti in 113 casi di incidenti a bordo dovuti a cattivo tempo, ad incendi o ad esplosioni mentre non meno di 707 perdite di vite umane si ebbero in 29 casi di navi classificate come “missing”, cioè disperse.

L'analisi procede puntuale e tocca i vari aspetti della situazione valutati secondo le posizioni e le opinioni prevalenti. Molta enfasi viene posta alla compartimentazione dello scafo con paratie trasversali e longitudinali. L'altezza delle paratie trasversali era stata portata fino al ponte delle paratie come nei liners City of Paris e City of New York. L'assunto base era sempre stato che in caso di collisione una sola paratia trasversale fosse interessata all'incidente e quindi solo due locali adiacenti venissero allagati. Anche il bordo libero entrava nei criteri delle soluzioni impiegate.

L'altro aspetto centrale era la questione delle dotazioni di lance di salvataggio. Le navi da carico avevano lance di salvataggio for every person on board, su entrambi i lati. Per le navi passeggeri il discorso cambia un poco. Il criterio di “boats for all” appare eccellente ma risulta difficile a realizzare in pratica. L'Olympic porta 68 life boats mentre l'Aquitania 92. Il problema è trovare lo spazio in coperta per sistemarle. Si deve tener conto anche della dicotomia: meno lance e più grosse o lance più piccole e più numerose? Nessuna soluzione riesce a risolvere tutti i problemi nelle varie condizioni di sinistri possibili e più o meno probabili che si possono avere a mare. L'intera questione viene seguita con attenzione dal Boats and Davits Committee che esprime argomentate considerazioni in periodici reports. Per i grandi

liners la scelta di un equilibrato compromesso fra i fattori in gioco (sicurezza, pratica operativa, economia, imprevisti, scelte di altri Paesi, etc.) rimane un difficile problema, arduo a risolvere. L'obiettivo di una riduzione delle perdite delle vite umane è sempre presente e da perseguire con ragionevoli impegni e responsabilità. Ma non bisogna dimenticare che la vita umana non può essere salvaguardata a mare con sicurezza assoluta, in ogni caso non superiore a quella che si può conseguire a terra. “Quelli che prendono il mare su una nave sanno che do business in great waters (navigano nel gran mar de l'essere, per dirla con Dante, ndr)” sanno, devono sapere, che espongono a rischio le loro vite: possiamo rendere minimo ma non annullare tale rischio.

Segue una nutrita e rappresentativa discussione nella quale si fanno sentire voci e pareri portatori di diverse istanze non solo degli “addetti ai lavori”. I provvedimenti da adottare devono trovare la sede in istituzioni internazionali e non possono essere affidati a soluzioni soggettive, ad interessi corporativi, o ad episodi occasionali seppure di grande rilevanza emotiva. Per trovare soluzioni ai problemi sollevati e discussi fu indetta, come è noto, una prima conferenza per la SOLAS (Safety Of Life At Sea) a Londra nel 1914, in seguito al disastro del Titanic, ed un'altra a Bruxelles nel 1929. Ma entrambe le SOLAS non furono ratificate dagli Stati convenuti.

Silvestro Sannino, 23 gennaio 2021

DIRITTO MARITTIMO SEARCH AND RESCUE

di Antonio Sannino, avvocato, insegnante di Diritto al Nautico di Torre Del Greco

A) Le Convenzioni di diritto marittimo individuano nel comandante il soggetto che presta soccorso, ‘il più veloce possibile’, alle persone in mare in pericolo.

L’art.98, c.1 della Convenzione di Montego Bay (UNCLOS) dispone che<<Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l’equipaggio o i passeggeri:(a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita;(b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di assistenza, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa>>.

Sulla stessa falsariga, la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 (Convenzione SOLAS) obbliga il <<comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione...” [Capitolo V, Regolamento 33(1)].

B)Parallelamente, le Convenzioni hanno predisposto un sistema di (coordinamento della) ricerca che grava sugli stati costieri: Convenzione di Amburgo 1979 (cd SAR). Questo sistema ruota intorno alla individuazione, in ciascuno Stato

costiero, del 'Maritime Rescue Coordination Centre' (MRSC): per l'Italia, questo Centro è il Comando Generale del corpo delle capitanerie di porto (art.3, dpr n.662/94).

C) Si potrebbe pensare che la Convenzione di Amburgo prediliga il soccorso dello Stato costiero attraverso le sue unità addestrate. In effetti, la Convenzione di Amburgo è tutta incentrata sulla disciplina delle operazioni da parte dei MRSC. Però, la stessa Convenzione, al par. 5.3.3., precisa che <<quando viene dichiarata una fase di pericolo, il centro di coordinamento di salvataggio: ... 5. Sollecita al più presto l'assistenza da parte degli aeromobili, navi o altri servizi che non partecipano propriamente all'organizzazione di ricerca e salvataggio, dato che, nella maggior parte delle situazioni di pericolo nelle zone oceaniche, le altre navi che si trovano nelle vicinanze svolgono un ruolo importante nelle operazioni di ricerca e di salvataggio>>. Ancora, la Conv. Amburgo prevede un <<sistema di resoconto delle navi>>, il quale <<dovrebbe fornire informazioni aggiornate sui movimenti delle navi affinché in caso di pericolo si possa: .. 2. Individuare rapidamente le navi alle quali si potrebbe chiedere assistenza>>.

D) Comunque, l'esistenza di un obbligo di soccorso a carico dei comandanti delle navi mercantili è suffragata dai due articoli che ho richiamato sopra al punto A) e dalla relazione congiunta dell'IMO e dell'Alto Commissariato Onu per i rifugiati (che allego), la quale richiama, proprio, le due citate disposizioni.

E) Certo, gli armatori, nel passato, hanno evidenziato che il soccorso prestato dalle navi mercantili e dai pescherecci è rallentato dalla riluttanza degli Stati a consentire lo sbarco dei migranti e dei rifugiati sul proprio territorio. Con aggravio degli obblighi dei comandanti, i quali, dopo aver prestato il soccorso, devono prendersi cura dei sopravvissuti per molto

tempo. E con un'eccessiva deviazione (anche in termini di tempo) dalla rotta prevista.

Per ovviare a questi inconvenienti, l'IMO (e, dunque, gli armatori) ha promosso importanti emendamenti alle norme appena viste della Solas (emendamento dell'art.33) e della Sar (emendamento del cap. 3.1.9.).

Gli emendamenti alle Convenzioni SOLAS e SAR mirano a garantire che le persone in pericolo in mare vengano assistite e, allo stesso tempo, a ridurre al minimo gli inconvenienti per la nave che presta assistenza (con una minima ulteriore deviazione rispetto alla rotta prevista dalla nave).

In poche parole, si cerca di assicurare che lo sbarco sia organizzato al più presto, per quanto praticabile.

Al fine di fornire una guida alle autorità di governo ed ai comandanti che si trovano a metter in pratica questi emendamenti, sono state elaborate delle Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare (con Risoluzione MSC 167-78 del maggio 2004, adottata dal Comitato Marittimo per la Sicurezza dell'IMO).

Esse stabiliscono che il governo responsabile per la regione SAR in cui sono stati recuperati i sopravvissuti è responsabile di fornire un luogo sicuro ('Place of Safety' o Pos) o di assicurare che tale luogo venga fornito (par. 2.5).

E la nave soccorritrice, di per sé, non è un idoneo Place of Safety.

F) Dunque, se la nave mercantile incrocia un barcone di immigrati, il suo comandante deve prestare soccorso; poi, contatta lo Stato costiero competente Sar e, al più, può ottenere che quest'ultimo Stato indichi, nel modo più sollecito, un posto dove approdare (o, comunque, un altro 'Pos').

G) Se questa è la cornice normativa, perché, negli ultimi anni, nessuna nave mercantile è stata coinvolta in un'operazione di

soccorso degli immigrati lungo la trafficatissima rotta mediterranea, direzione Est ➤ Ovest?

Antonio Sannino

PROMOTORI MUSEI DEL MARE

Newsletter FEBBRAIO 2021

Al momento della diffusione della Newsletter la Liguria era in zona gialla, ora di colpo a causa di contagi nel ponente ligure e la mancanza di controlli sanitari delle nostre autorità al confine con la Francia che lascia il suo confine aperto verso l'Italia senza controllo sanitario , tutta la Liguria é in zona arancione , che significa chiusura musei, l'acquario, i ristoranti ecc , senza una reazione della Regione

Gentili Associate e Associati,
proseguono i progetti dell'associazione: un nuovo tour virtuale, quello della Sala degli Armatori, è ora online, per rendere fruibili anche da remoto le sale del Galata Museo del Mare.

Ma con l'entrata della Liguria in zona gialla, i musei potranno adesso anche riaprire le loro porte ai visitatori: nell'attesa di incontrarvi nuovamente abbiamo pensato di dedicare la rubrica sui nostri associati alla storia dei Promotori, con una passeggiata a museo chiuso per ricordare insieme questi 25 anni di progetti e iniziative dedicate a promuovere e sostenere la cultura marittima.

Per musei e collezioni ci spostiamo a Portsmouth - UK, per scoprire l'affascinante racconto della nave da guerra di Enrico VIII, la Mary Rose.

Il progetto del mese riguarda il simbolo di Genova, la Lanterna, con la possibilità di contribuire all'aggiornamento dell'Open Air Museum nel parco.

E ancora, presentiamo il secondo volume della Storia della Marineria Mercantile e proponiamo tante iniziative scelte per Voi.

Buona lettura

Un ringraziamento particolare a Carlo Cameli, Fabrizio Cao di San Marco, CoeClerici, d'Amico Società di Navigazione, Gestion Maritime, Famiglia Giordano, Gruppo Grimaldi, Ottavio Novella.

Ma non è ancora finita: stiamo procedendo con la versione in inglese... avrete presto nostre notizie.

**Gli altri tour 3D:
Sala Navigare nell'Arte**

Sala Atlanti e Globi

Promotori: le Storie

In questo video Anna Dentoni, Segretario Generale Promotori Musei del Mare, ci accompagna in una passeggiata all'interno del Galata Museo del Mare per raccontare l'Associazione: una storia lunga 25 anni nata dall'amore del mare e la voglia di promuovere la cultura marittima.

Notizie dai Promotori

STORIA DELLA MARINERIA MERCANTILE ITALIANA **VOL II**

È uscito il secondo volume della collana "Storia della Marineria Mercantile Italiana" a cura di Pierangelo Campodonico "1915 - 1939. La prima guerra mondiale e il ventennio fascista". Un'imponente opera, suddivisa in più volumi e dedicata ai grandi periodi della Marineria Mercantile Italiana, destinata a un pubblico il più vasto possibile, un ricco racconto della nascita del mondo dello shipping, del suo ruolo all'interno della politica economica italiana, con le vicende umane e societarie, dove le storie degli armatori si mescolano a quelle dei comandanti e dei marinai, fino ai giorni nostri.

Iniziativa realizzata grazie al sostegno di Fondazione Paolo Clerici

www.promotorimuseimare.org

Gli aneddoti di capitano Franconi

Quando la diga foranea cedette alla furia della mareggiata , Genova 19 febbraio 1955

A proposito della bravura dei Comandanti (salvo eccezioni).,desidero raccontarti questo episodio ..io che non so se sia mai stato riportato e che io ricordo come se lo rivedessi adesso: la mareggiata di Genova del 55 e l'entrata del Borsi.

Come Ti avevo scritto in passato, fino al momento di partire per l'Accademia Navale appena diplomato al San Giorgio, ho abitato all'ultimo piano di un bel palazzo di Via Podgora dal quale dominavo Corso Italia, la spiaggia della Foce e, ovviamente, la rada di Genova.

Quel giorno, 19 Febbraio 1955, tornato da scuola, mi sono subito affacciato sul balcone ad osservare quella terribile mareggiata.

Era uno spettacolo indimenticabile e preoccupante allo stesso tempo: non avevo mai visto una mareggiata simile: devo dire che quel giorno ho studiato molto poco (ma era sabato....).

Allora non c'era altro che spiaggia da Punta Vagno alla Diga Duca di Galliera, spuntavano solo e tristemente i relitti rugginosi e mezzi inghiottiti dalla sabbia di due o tre mezzi da sbarco, residui della guerra (ricordo anche diversi uomini che, durante il giorno, poveracci, raccoglievano nel bagnasciuga manciate di sabbia che poi passavano in setacci per recuperare i pezzetti di ferro e chiodi per poi venderli ...).

Sotto casa mia la spiaggia era un po' meno ampia ma pur sempre consistente e le ondate arrivavano a lambire la base di Corso Italia

Dal balcone di casa dove abitavo si vede d'infilata tutto il bacino del porto, salvo, ovviamente, il Porto Vecchio, e quindi tutto il bacino di Sampierdarena: la diga foranea, dopo l'angolo del tratto iniziale, bella dritta e lunga con, di fronte, le testate dei moli nello specchio d'acqua davanti ai quali, fra loro e la diga, vedevo evolvere le navi con l'aiuto dei rimorchiatori per entrare nei bacini fra le calate ed andare all'ormeggio: da quel momento in poi, a malapena, ne vedevo solo le teste degli alberi spuntare sopra le varie costruzioni portuali.

Ad un certo punto, non ricordo l'ora esatta, saranno state fra le 14 e le 15, ho notato che, verso il fondo della diga, le onde che prima si lanciavano in alto con robusti colpi di mare, lasciando passare solo la sommità residua dell'onda, come continuavano a fare per il resto della diga, non frangevano più ma... entravano in porto: la diga era crollata! Vedevo l'onda entrare e disperdersi a raggera dentro al porto. Ricordo che mi sono venuti i brividi perché ho subito pensato a cosa stava succedendo a quelle povere navi ormeggiate in quelle calate di fronte alla breccia..

Ho poi appreso che avevano ceduto ben 400 metri di diga e che le zone di Ponte Canepa, Molo Nino Ronco e Calata Derna erano state massacrate.

Alcune petroliere, ma non solo, hanno rotto gli ormeggi: il Camas Meadows, ormeggiato di punta a Calata Derna, dopo avere sbattuto ripetutamente contro altre navi e le banchine è affondata, capovolgendosi, L'Atlantic Lord al Nino Ronco è

andata a sbattere contro altre navi fra le quali il cargo svedese Nordland il quale, fra le collisioni contro questo scafo e la banchina, ha cominciato ad imbarcare acqua dalle falle apertesi: purtroppo aveva a bordo molti barili o taniche di acetilene che, a contatto con l'acqua, esplose e la nave è saltata in aria: di questa esplosione io, però, non ho ricordo alcuno (forse perché troppo lontano o perché le esplosioni sono state diverse e quindi di minore fragore e non le ho sentite).

Fuori non c'era nave alcuna, il mare era deserto salvo, ad un certo punto, saranno state circa le 16-16,30, ne ho vista spuntare una all'orizzonte e mi sono domandato come mai procedesse verso la costa anziché mettersi alla cappa.

Come scritto c'era un mare veramente impressionante, come non avevo mai visto, ma la nave continuava ad avvicinarsi e l'ho riconosciuta: era il "Giosuè Borsi", della Tirrenia, che rientrava da uno dei suoi viaggi con il Nord Europa,

Ebbene: ho assistito ad una manovra che dire da manuale è dire poco: ha proceduto a tutta forza verso la testata della diga foranea in una impoppata spettacolare, ha fatto la barba alla diga accostando tutta a sinistra ed è entrata a ridosso procedendo con l'abbrivo verso l'entrata del porto.

Come si suol dire: Chapeau!

Il "Borsi", ultimo della classe Foscolo, era stato costruito dai Cantieri Orlando del Muggiano e varato nel '43, consegnato alla Tirrenia nel '46, aveva una stazza lorda di 3.132 tonnellate ed una velocità di 15 nodi.

E' stato demolito a Vado Ligure nel 1979: 33 anni, una bella carriera!

Alcuni sostengono che non si trattasse del "Borsi" bensì del "Città di Catania". Questa tesi è impossibile dato che non mi risulta esistesse una nave con quel nome in quegli anni: l'unico "Città di Catania" era del 1910 e fu affondato da un sommergibile inglese al largo di Brindisi il 3 Agosto del '43 con molte vittime.

Sono esistite già dall'anteguerra varie "Città" della Tirrenia ad esempio il "Città di Tunisi", il "Città di Napoli" ecc. ma non mi risulta "di Catania" e poi, anche se lo fosse stato è impossibile confonderla con la classe Foscolo: navi moderne queste per l'epoca e completamente diverse dalle "Città", costruite fra le due guerre e con la classica prua verticale e le strutture squadrate del tempo.

Il "Giosuè Borsi" aveva un gemello, il "Cagliari" ex "Alfredo Oriani" (erano due superstiti della classe Foscolo, tutte affondate durante la guerra: anche il "Cagliari" è stato affondato ben due volte ed entrambe le volte recuperato. La seconda volta, portato al Muggiano, la riparazione fu completata prendendo dei pezzi dal "Borsi" che era ancora in costruzione).

Anche il "Cagliari" ha fatto, per un breve periodo, la stessa rotta del "Borsi" con il Nord Europa.

Essendo le due navi uguali, potrei essermi sbagliato, ma ne dubito in quanto usavo il 7x50 di mio Papà e vedevo tutte le navi in entrata ed in uscita e quindi certamente ho letto il nome.

Questa non è una cosa per sentito dire: ne sono stato testimone oculare.

Claudio Franconi

LE RICERCHE DI Alessandra Forest

**Estratto da: La vita di Gesù in India - di
Holger Kersten – Verdechiaro Edizioni**

“Risorto” o “rianimato”? (pag 268)

Un confronto del vocabolario reale del Vangelo di Giovanni e di quello dei Vangeli Sinottici consente una ricostruzione abbastanza dettagliata degli eventi. Sul ripiano attorno alla depressione centrale sul pavimento della caverna tombale sono state preparate un certo numero di tele (othonia) fatte con un pezzo di lino (sindon) non colorato (kathara). Sopra queste bende è stata stesa un'altra striscia di lino (soudarion). Una soluzione delle erbe medicinali aloe e mirra viene applicata al corpo nudo di Gesù privo di conoscenza, che viene poi disteso per tutta la lunghezza del lenzuolo, di cui una parte viene sollevata e ripiegata indietro per ricoprire il corpo. In questo modo tutto il corpo era coperto (entylisso). La quantità delle sostanze aromatiche nel lenzuolo (circa 45 kilogrammi!)* rendeva il gigantesco bendaggio-cataplasma così pesante che il corpo ne era saldamente e completamente avvolto (eneileo) come se fosse in un grosso impacco.

Se adesso rileggiamo il passaggio del Vangelo di Giovanni che riporta in dettaglio gli eventi circostanti alla scoperta della tomba vuota (Giovanni 20:1-18), tenendo in mente la ricostruzione sopra delineata, l'intero significato diventa automaticamente chiaro.

***(Giovanni 19:39 'Vi andò anche Nicodemo, quello che in precedenza era andato da lui di notte, e portò una mistura di mirra e aloe di circa cento libbre.')**

fine