

05 DL NEWS 2018 VOLXI

DL NEWS speciale ventidue pagine di storia e attualità Foglio telematico a cura di Decio Lucano 4 febbraio 2018

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al
[www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/dlnews2008/)

Tramp shipping- Goods on approval

(definizione copyright by S.Sannino)

LA CARRETTA TELEMATICA DL NEWS E' PARTITA

L'arte in mare ? Sea History, la rivista della National Maritime Historical Society , trimestrale redatto e stampato negli Stati Uniti, dimostra in ogni numero come la storia della marineria fa parte di un popolo come la storia civile e sociale. Dalle navi museo, ai modelli, alle storie vere in tempo di guerra e nel tempo lontano, all'arte, pittura di navi di cui l'amm. Bembo è stato un fautore e promotore facendo conoscere artisti e opere , alla letteratura sempre da scoprire che risalta il valore degli uomini, alla natura marina, ai quadri di nodi che composti con abilità e fantasia diventano anch'essi opere d'arte... Potremmo continuare nella tradizione della vela all'insegnamento dell'arte del navigare e della scienza del mare, Francesco Pittaluga, Silvestro Sannino, Salvatore Scotto di Santillo, Tobia Costagliola, G.B.Roberto Figari, ... La nostra carretta telematica è al limite della “marca” , spero che questo numero possa viaggiare senza tempo cattivo.

Torna a Genova Euroflora, dal 21 aprile al 6 maggio 2018

Nonostante i gufi e i fessi che vogano contro le iniziative per salvare Nervi dal degrado.

I colori e i profumi di Euroflora tornano a Genova nello scenario dei Parchi Nervi dal 21 aprile al 6 maggio 2018: 86mila metri quadrati e 5 chilometri di percorsi tra giardini e ville storiche affacciati sul mare per un'esperienza unica e immersiva che parte dalla tradizione delle grandi floralies italiane – la prima Euroflora è del 1966, questa sarà l'undicesima – e si sviluppa con un format nuovo e spettacolare.

Orari di apertura al pubblico: Euroflora sarà aperta tutti i giorni da venerdì 21 aprile a domenica 6 maggio dalle 9 alle 19.30.

Info: www.euroflora2018.it

Ufficio stampa Euroflora 2018 Giusi Feleppa 010.5391211 – 3357157199

ufficiostampa@euroflora2018.it comunicazione@euroflora2018.it

Marianna , assistente del mio medico di famiglia, mi vede col giornale aperto in sala d'aspetto ed esclama: “ Che bello, il giornale di carta, mio fratello li “ guarda “ sullo smartphone... “ . Appunto li “guarda”, è il destino di tutte le pubblicazioni on-line , si sfoglia, si guarda, non c'è tempo per leggere con calma , nel momento giusto , riflettere su frasi e articoli. Questa però non è comunicazione. D'altronde le vendite di copie cartacee sommate a quelle on-line dei quotidiani italiani sono in discesa continua, tranne qualche giornale fatto con criteri professionali. E' il “manico “ che conta e che rende credibili e attraenti i media.

Esame unico (diploma e patentino) per ITS E' stato emanato dalle competenti Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca il decreto interdirettoriale n. 15 del 23/01/2018, con il quale vengono disciplinate le procedure per lo svolgimento delle prove di verifica finale delle competenze acquisite dagli allievi degli Istituti Tecnici Superiori, unificate con le prove di esame per il conseguimento delle certificazioni di Ufficiale di coperta e di macchina. Il citato decreto dà attuazione unificazione, auspicata anche da Confitarma, dell'esame per il conseguimento del certificato di competenza di ufficiale di coperta e di ufficiale di macchina, con quello per l'ottenimento del diploma superiore. (Da Agenda Confitarma 3 febbraio)

L'AULA DI ELETTROTECNICA DEDICATA AD ALDO MARLETTA

Martedì 6 febbraio alle 15 si svolgerà nella sede dell'ITTL Nautico San Giorgio di Genova la cerimonia in ricordo del professor Aldo Marletta dedicandogli il Laboratorio di Elettrotecnica dell'Istituto che Marletta ha “vissuto” per 42 anni come docente e poi come indimenticabile Capo di Istituto .

“Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navali”

CASTELVOLTURNO .Il 30 gennaio presso la sede di FORMARE scarl. – Polo Nazionale Formazione per lo Shipping, ente di formazione di Confitarma, a Castelvolturmo è stato presentato il Percorso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) “Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi” , finanziato dalla Regione Campania e realizzato insieme a Grimaldi Euromed, Augusta Offshore, Synergas, Centro di addestramento IMAT srl, ISS “Cristoforo Colombo”, IIS “F.Caracciolo – G.da Procida” e Dipartimento di Ingegneria – Università degli Studi di Napoli “Parthenope”, raggruppati nell'ATS MA.CO.MA.S. - Maritime Competence Management System.

La giornata si è aperta con la presentazione di Fabrizio Monticelli, Direttore di Formare che ha illustrato le modalità e gli obiettivi del corso formativo gratuito, di 800 ore, legato all'inserimento nel mondo del lavoro di 20 giovani diplomati del territorio campano che saranno impegnati nell'apprendimento delle tecniche specialistiche relative all'installazione, manutenzione e messa in funzione di impianti di propulsione e mezzi ausiliari, presenti nei locali macchina delle navi. “Si tratta di una novità nel panorama dell'offerta formativa – ha affermato Monticelli - che vede il coinvolgimento di primari gruppi armatoriali campani, che potranno così assicurare periodi efficaci di stage a bordo di navi all'avanguardia e agevolare i successivi processi di inserimento nel mondo lavorativo. Il corso si tiene presso IMAT, primo Centro in Italia per il training nel settore marittimo, struttura dotata dei più moderni sistemi di simulazione per la navigazione”.

Fabrizio Monticelli - FORMARE s.c.a.r.l. – Polo Nazionale Formazione per lo Shipping
Tel: 3358089460; Email: info@poloformare.it
Noli Mazza - Ufficio stampa Confitarma

PROCURA GENOVA: INDAGATI DIRIGENTI GRUPPO MOBY **Portellone staccato , la navigazione prosegue a rischio naufragio**

GENOVA Quello che era nato come un apparente incidente di percorso, ha infine generato un fascicolo su alcune violazioni più generali e sistematiche delle norme di sicurezza della navigazione . La svolta è arrivata negli ultimi giorni e la Procura di Genova ha iscritto sul registro degli indagati alcuni dirigenti del gruppo Moby. L'accusa è di «naufragio», reato che si concretizza a prescindere dalle conseguenze di un incidente marittimo particolarmente pericoloso, e di violazione di alcune norme antinfortunistiche.

L'input agli accertamenti è arrivato con un episodio avvenuto nei mesi scorsi tra la Liguria e la Sardegna, quando il portellone di un traghetto si è staccato e la navigazione è continuata nonostante il rischio concreto di parziale affondamento. Il passaggio fondamentale si svolgerà questa mattina, con il conferimento della consulenza tecnica che dovrà decidere quali sono le responsabilità della compagnia. Gli accertamenti degli inquirenti, nati da quell'incidente, hanno infatti aperto uno scenario molto più ampio, che ha acceso i riflettori su pratiche e potenziali omissioni in materia di prevenzione infortuni più diffuse d'un singolo episodio.

Il nome più pesante fra gli indagati è quello di Giuseppe Savarese, capo armamento, una sorta di coordinatore dei comandanti. Gli altri avvisi di garanzia sono stati notificati a Carlo Marco, dirigente del settore sicurezza Moby, ad Alessandro Paone, direttore tecnico, a Giuseppe Muti, ispettore tecnico, e a Carlo Merlini, il comandante della "Moby Otta" che invece di interrompere la traversata e chiamare i soccorsi proseguì fino a destinazione.

(Da TheMediTelegraph 30 gennaio)

DEINDICIZZARE INFORMAZIONI FALSE SU GOOGLE

28.1.2018 - Privacy, il Garante a Google: «Il diritto all'oblio va assicurato anche fuori dai confini europei». Accogliendo la richiesta di un cittadino italiano residente negli Stati Uniti, l'authority ha ordinato di deindicizzare le informazioni - pubblicate su forum o siti amatoriali e riportanti dati falsi sullo stato di salute del richiedente - anche dai risultati presenti nelle versioni extraeuropee del motore di ricerca. - testo in <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24403>

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

Un omaggio ed un dovuto ricordo non solo alle navi ma ai tanti marttmi che hanno tenuto alto il nome del nostro Paese sui mari del mondo.

Tutti in crociera a bordo della Victoria

Nel secondo dopoguerra l'Agente Marittimo Scerni di Genova volle, al pari di altri gruppi armatoriali presenti nel settore, cimentarsi nel trasporto passeggeri prima di linea e poi nell'ambito del nascente mercato delle crociere. A tale scopo fondò una specifica Compagnia, la "Inces Line", che non era un acronimo come i tanti che allora caratterizzavano in Italia le aziende del settore marittimo e non solo ma semplicemente l'anagramma del nome Scerni. Acquistò poi

nel 1950 dalla "New Zealand Shipping Co". l'anziana "Rimutaka" di circa 16.000 tonnellate, già "Mongolia" della "P&O" in mare fin dal 1923. Parzialmente rimodernata, ribattezzata "Europa" e battente bandiera panamense, venne immessa in servizio fra Anversa, Plymouth e New York, rotta che percorreva ogni volta al completo di emigranti cui poteva offrire cinquecento posti divisi fra cabine e cameroni. Solo un anno dopo, nel 1951, alla Scerni si ebbe un ripensamento forse per l'agguerrita concorrenza che altri gruppi armatoriali dotati di più navi avevano iniziato a fare su quella stessa rotta. Pertanto la nave fu modernizzata, dotata di un nuovo e spazioso ponte lido con piscine per essere avviata al mercato crocieristico dei Caraibi col nome di "Nassau". Fu una delle prime unità ad essere adibita alle crociere fra New York e le Bahamas, impiego incoraggiato fra l'altro dal governo dell'Arcipelago che vedeva in ciò un sicuro sviluppo del proprio settore turistico, come infatti avverrà su vasta scala di lì a pochi anni. Il successo fu tale che la "Inces Line" pensò ad una seconda nave, che avrebbe in un primo tempo affiancato la "Nassau" per poi sostituirla del tutto e permetterne la vendita, nel 1961, ad interessi messicani che, come "Acapulco", la terranno ancora a galla fino al 1965 quando verrà demolita in Giappone dopo più di quarant'anni di onorato servizio sui mari.

Ancora più longeva di lei sarà la consorella cui abbiamo testè accennato e che verrà battezzata "Victoria", da non confondersi con le prestigiose unità del "Lloyd Triestino" che porteranno lo stesso nome, operando peraltro su mari molto diversi e quindi difficilmente confondibili.

Anch'essa di seconda mano, era in origine la "Dunnottar Castle" della prestigiosa "Union Castle Line" britannica, leader dei collegamenti fra l'Inghilterra e le colonie o ex-tali del Capo in Sudafrica. Con la gemella "Dunvegan Castle" che si perderà però durante il secondo conflitto mondiale, era stata costruita nel 1936 in Irlanda del Nord nei famosi cantieri "Harland & Wolff", quelli del "Titanic" per intenderci, e aveva l'aspetto tipico dei postali della compagnia armatrice: scafo filante, sovrastrutture piuttosto basse, poppa a incrociatore, due alberi, unica ciminiera a centro nave nei colori sociali rosso con banda nera e scafo dipinto nel colore "lavanda", tipico delle navi della "Union Castle". La "Dunnottar Castle" fu inviata in Olanda presso i cantieri Wilton-Fijenoord dove venne sottoposta ad una delle trasformazioni più radicali cui una nave era stata sottoposta fino a quel momento: rimosse le originali sistemazioni per equipaggio e passeggeri, aboliti i vani cargo, rinnovata la sala macchine con nuovi motori diesel FIAT che andavano a sostituire i vecchi Burmeister&Wain, dotata persino di una nuova prua e poppa più slanciate e moderne, a ristrutturazione completata nel dicembre del 1959 la nave che ne risultò era praticamente nuova e irriconoscibile rispetto all'originale. Stazzante circa 15.000 tonnellate e lunga 170 metri, nell'aspetto esterno assomigliava in tutto e per tutto ai transatlantici italiani di nuova generazione: linee pulite con sovrastrutture armoniche sul frontale e digradanti piacevolmente verso poppa, unico fumaiolo aerodinamico a centro-nave con albero maestro inglobato nella sua struttura, soluzione originale che però troverà in seguito scarsa applicazione almeno nella marina mercantile passeggeri.

A ideare la linea esterna della nave erano stati interpellati alcuni degli architetti ed ingegneri più importanti dell'epoca, fra cui Gustavo Puliutzer Finali che curerà inoltre tutto l'allestimento degli interni della "Victoria" con ottimi risultati di eleganza, praticità e comfort. Dal ponte più alto della nave, il Ponte Sole poi ribattezzato "Pearl Deck", dove erano ubicati alcuni alloggi di lusso e la palestra di bordo, si scendeva al ponte sottostante, quello di Passeggiata qui chiamato "Rendez-Vous Deck" dove da proravia si susseguivano un elegante salone di soggiorno e bar che la sera si trasformava in night-club detto "El Patio", la sala gioco, la biblioteca, il negozio di bordo e il grande salone polivalente "Riviera", centro della vita sociale della nave. All'esterno di esso il vasto ponte lido con due piscine e tanto spazio all'aperto per bagni di sole e giochi di società. Sul ponte sottostante a poppavia il

"Bamboo Club", sala polivalente che verrà poi sacrificata per fare posto a nuove cabine nel corso di una successiva ristrutturazione e verso prua il grande cinema-teatro articolato su due ponti ove si potevano allestire veri e propri spettacoli "Broadway-style". Sottostante ad esso il grande ristorante, chiamato "Roman" in onore della nostra capitale, anch'esso su due ponti e dotato di balaustra con orchestra che suonava dal vivo mentre i croceristi pranzavano. In totale, poi, tre ponti di cabine molto spaziose, confortevoli, quasi tutte esterne e ovviamente provviste di servizi privati, dotate nella stragrande maggioranza di soli letti bassi e non di cuccette per una capacità totale di circa 700 passeggeri. Con una livrea esterna accattivante, molto semplice ma proprio per questo elegante, dove al bianco immacolato dello scafo con banda verde mare sul bagnasciuga faceva da corona la bella ciminiera giallo-oro, la "Victoria", dopo una breve crociera inaugurale nel Mediterraneo, venne posizionata con successo a New York a partire dal gennaio 1960. DA qui iniziò il primo ciclo delle sue popolarissime crociere ai Caraibi, che andavano da quelle di una o due settimane, inframmezzate da più lunghi e prestigiosi viaggi estivi verso i fiordi della Scandinavia, le Capitali Nordiche ed il Mediterraneo.

La suggestione degli itinerari, l'accurato servizio di bordo e la tipica impronta di quel "Italian Style" che permeava la nave ed era molto apprezzato dalla clientela nordamericana, unito al fatto che tutto l'equipaggio era italiano a dispetto del fatto che la nave battesse una bandiera di comodo, furono fattori che contribuirono al successo della "Victoria", che divenne popolarissima, non tanto da noi ma oltreoceano. A metà degli anni Sessanta, però, la concorrenza di altre società cominciava a farsi sentire e a farsi insostenibile per le compagnie proprietarie di una sola unità. Alla Scerni si decise pertanto di disimpegnarsi da quel settore operativo e la "Victoria" trovò un nuovo acquirente nella svedese "Clipper Line", proprietaria di un'altra nave anch'essa destinata ad entrare nella leggenda, la mitica "Stella Polaris" definita da molti a suo tempo "la nave da crociera più bella del mondo". Con questo passaggio di proprietà, per la "Victoria" cambiò poco: a parte il passaggio dalla bandiera panamense a quella liberiana, venne mantenuto il logo "Inces Line" perché ormai molto famoso presso la clientela statunitense e New York rimase la sua base operativa in inverno mentre nei mesi estivi si trasferiva a Copenhagen da dove effettuava tutta una serie di crociere nei mari nordici, Circolo Polare Artico compreso.

Continuò ad imbarcare personale italiano e le cose andarono bene fino al 1973, quando la prima, grande crisi petrolifera mise in ginocchio le compagnie di navigazione che, al pari della "Clipper Line", puntavano al lusso con conseguenti costi d'esercizio molto elevati. Di lì a poco la compagnia-madre chiuse addirittura i battenti e la "Inces" venne dichiarata fallita nell'agosto del 1975. La "Victoria" venne ormeggiata presso il vecchio "Brooklyn Army Terminal" e messa in vendita. Ne venne ipotizzato l'utilizzo come nave-albergo ormeggiata sul Rio delle Amazzoni e importanti compagnie di navigazione quali la "Home Lines", la nostra "Costa" e l'"Epirotiki Lines" dimostrarono il loro interesse per un eventuale acquisto.

Alla fine se la aggiudicarono gli armatori ellenici Chandris che la trasferirono al Pireo dove venne sottoposta solo ad alcuni lavori di restyling in quanto nel complesso si trovava in ottime condizioni. I nuovi proprietari provvidero a cambiare leggermente il nome dell'unità in "The Victoria", a mutare in blu la striscia verde sullo scafo e a dipingere dello stesso colore il fumaiolo ove campeggiava la grande "X" maiuscola bianca, iniziale della parola "Chandris" nell'alfabeto greco. In tale guisa la nave riprese le sue crociere nel giugno del 1976 con un intenso programma estivo da Venezia e dal Pireo per le mete turistiche più interessanti del Mar Egeo, del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero. Venne poi inviata nell'area delle Antille dove per anni riprenderà gli itinerari che l'avevano resa famosa fin dai tempi della "Inces Line" alternando tale impiego con digressioni periodiche nei mari del Nord Europa e in Mediterraneo. Quando, nella prima metà degli anni Novanta, la "Chandris Cruises" si diede un nuovo assetto e iniziò ad immettere in servizio nuove navi da crociera più grandi e

non più acquistate di seconda mano, la "Victoria" divenne ben presto un surplus e fu ceduta nel gennaio del 1993 alla cipriota "Louis Cruise Lines" che si limitò a cambiarle un'altra volta la livrea ed i colori sul fumaiolo ed a mutarne lievemente il nome in "Princesa Victoria" adibendola a mini-crociere di 3 e 4 giorni fra Cipro, Israele, l'Egitto e l'isola di Rodi. Durante tale impiego si ricorda il soccorso che essa porterà, salvandone più di seicento persone presenti a bordo, della "Romantica", un'altra anziana unità adibita al suo stesso impiego crocieristico, andata a fuoco nel Mediterraneo Orientale il 4 ottobre 1997 e che altro non era che la sua ex -consorella "Romanza" sempre della "Chandris Cruises" in origine "Beaverbrae" canadese e poi per tanti anni "Aurelia" della "Cogedar Line" che abbiamo ricordato a suo tempo nel capitolo dedicato ai collegamenti fra l'Italia e l'Australia. Con la "Louis Cruise" la "Princesa Victoria" navigherà proficuamente per quasi un ulteriore decennio, finchè nel 2002 verrà posta in disarmo nella baia di Eleusis in Grecia, vero cimitero di tante navi al pare della vicina Perama. Pur essendo ancora in buone condizioni e mantenuta in modo impeccabile sia negli alloggi passeggeri che nel vano motori, l'anziana "signora dei mari" doveva fare fronte ad un ridimensionamento della sua nuova società armatrice, proprietaria di naviglio piuttosto vetusto che andò in gran parte alienato per i grossi costi gestionali e la necessità di adeguamenti alle ultime norme di sicurezza a volte problematici ed antieconomici da realizzare. Non trovando possibili acquirenti, nel 2004 la "Princesa Victoria" venne venduta ad una ditta di smantellamento indiana, rimorchiata ad Alang, spiaggiata e fatta a pezzi come tante altre prestigiose unità che avevano già fatto o faranno a breve il suo stesso ultimo percorso. Dopo, però, un'onoratissima carriera sui mari di ben 68 anni, il che la rende uno dei transatlantici più longevi di tutta la storia della marineria passeggeri, internazionale ed anche italiana, visto che per un periodo della sua lunga vita operativa ha fatto parte di una società italiana a tutti gli effetti e genovese in particolare ed è stata il luogo di lavoro di tanti nostri marittimi che ancora la ricordano con affetto al pari dei suoi passeggeri. Anche se, particolare curioso ma dalle ragioni facilmente intuibili, non ha mai issato sulla sua poppa il nostro tricolore .

Francesco Pittaluga Genova, 20 gennaio 2018

Ingegnere aero-navale- Console de "A Compagna"-Genova- Storico aero-navale

IL RUOLO DELLA GEOPOLITICA NELLA GOVERNANCE DEI MARI E DEI TRAFFICI COMMERCIALI

SICUREZZA MARITTIMA E MINISTERO MARINA MERCANTILE

di Fabio Caffio

Diamo un'occhiata agli impegni presi dall'Italia a livello internazionale, la libertà degli spazi marittimi difesa con le armi , la via della seta e dei conflitti commerciali, l'Italia al centro di questa giostra navale sente la mancanza di un Ministero che coordini la materia . Riceviamo un articolo dell'Ammiraglio Ispettore (CM) in riserva Fabio Caffio , esperto di diritto internaazionale e autore del Glossario di Diritto del Mare aggiornato dalla Rivista Marittima, che fa il

punto della situazione geopolitica .

Si consolida, durante la presidenza italiana, la strategia del G7 sulla sicurezza marittima. Dopo la riunione dei ministri degli Esteri a Lucca dedicata alla materia, il terzo meeting di alto livello tenutosi a Roma lo scorso 20 novembre ha tracciato le linee future della governance dei mari, sulla scia delle precedenti presidenze di Germania e Giappone. Nella visione del G7, salvaguardare il libero uso degli spazi marittimi è un prerequisito da perseguire, attraverso un impegno congiunto, mediante la lotta ai traffici illeciti, la protezione dell'ambiente marino, l'applicazione di tecnologie innovative. Sul piano politico, è affermato il rispetto dei principi del diritto internazionale in funzione anticinese. La questione del Mar della Cina, enfatizzata durante la presidenza giapponese, sembra tuttavia aver perso slancio.

Libertà di navigazione

“Ribadiamo il nostro impegno a mantenere la libertà di navigazione e sorvolo così come altri diritti, libertà e usi del mare che siano legittimi a livello internazionale”. Questa è la solenne dichiarazione contenuta nel comunicato congiunto emanato dalla riunione di Lucca dell'11 aprile 2017. Analogo era stato il tono di simili testi di altre riunioni del G7, quale quella di Lubeca (2015) e Hiroshima (2016).

I paesi del G7 si pongono quindi oggi come i principali fautori del principio –un tempo appannaggio di Gran Bretagna e Stati Uniti- su cui si fonda il commercio marittimo mondiale. Anche con l'obiettivo di contestare le pretese della Cina limitative della libertà dei mari oggetto di condanna da parte di un tribunale arbitrale.

Il punto è che tale questione è in evoluzione, nel senso che la Cina si sta rapidamente riconfigurando come una potenza navale, con portaerei (forse anche nucleari), operazioni antipirateria, basi in Pakistan e Gibuti, presenza costante in Mediterraneo (vedi l'ultima sosta a Civitavecchia, cui è seguita un'attività congiunta di addestramento con la nostra Marina). Il tutto in appoggio alla sua via della seta marittima su cui molti Paesi come l'Italia scommettono senza riserve.

Di qui, la possibilità che Pechino, oramai interessata alla libertà di navigazione delle sue Forze navali su scala mondiale, anche nelle zone economiche esclusive altrui, attenui le pretese alla territorializzazione dei mari adiacenti. Proprio per questo, il recente meeting di Roma non sembra aver ulteriormente rafforzato i toni del precedente comunicato di Lucca, anche se, probabilmente, il Giappone l'avrebbe desiderato.

Attività illecite

In parallelo con il tema della libertà di navigazione, è stato posto l'accento sul contrasto alle attività illecite in mare, pirateria in primis, ma anche terrorismo marittimo, tratta di esseri umani e migranti, traffico di armi e droga, pesca non dichiarata e non regolamentata (Iuu), grave inquinamento.

Un'ulteriore minaccia – evidenziatasi con l'allerta lanciato nel giugno 2017 dall'Organizzazione marittima internazionale – è il rischio che attacchi terroristici cibernetici mettano a repentaglio la sicurezza di navi e porti. Insomma, qualcosa di simile alla pirateria marittima se non altro per gli oneri ricadenti sulle società di navigazione relativi a costi assicurativi e di adeguamento delle navi.

Il G7 si presenta dunque come il garante, su scala mondiale, dell'ordine internazionale dei mari. Ruolo questo, che le principali democrazie industrializzate hanno iniziato a ricoprire con la fine della Guerra Fredda e l'emergere di minacce marittime non statuali. Tant'è che il Giappone ha dovuto attuare una riforma costituzionale per consentire alle sue forze navali di

difesa di svolgere operazioni di sicurezza marittima, mentre l'Unione europea (membro esterno del G7) ha assunto propri impegni con la sua strategia di sicurezza marittima del 2014.

Fondamentale è ritenuto comunque il ruolo di attori regionali come la Nigeria e gli altri Stati del Golfo di Guinea (supportati dal Gruppo G7 Amici del Golfo di Guinea), o come i Paesi del Golfo di Aden e quelli asiatici che cooperano per il contrasto della pirateria marittima.

Ambiente marino

Positiva –e sicuramente congeniale alla presidenza di un Paese come l'Italia- l'enfasi attribuita ai temi della protezione dell'ambiente marino ed allo sviluppo di nuove tecnologie. Si spiega così il sostegno fornito all'iniziativa che conducono le Nazioni unite, nell'ambito della Convenzione sul diritto del mare, per un accordo dedicato alla conservazione e all'uso sostenibile della biodiversità marina in zone al di fuori delle giurisdizioni nazionali.

Nell'agenda marittima del G7 la protezione ecologica assume uno specifico rilievo nel quadro delle iniziative per mitigare l'insicurezza umana legata ai cambiamenti climatici che sono causa di spostamenti massivi di popolazioni, perdita di opportunità economiche, instabilità interna.

Appena un cenno viene tuttavia fatto al salvataggio della vita umana in mare che è un tema legato, appunto, ai flussi migratori verso l'Europa e l'Australia. Visto il ruolo epocale svolto dall'Italia in Mediterraneo, ci saremmo aspettati maggiore attenzione a quegli aspetti di cooperazione internazionale che in Italia vengono indicati come “regionalizzazione del SAR”.
Sfide future

Il rilievo dato allo stato dei mari è motivato dall'esigenza di evitare quel vuoto di attenzione che genera la loro lontananza (così detta sea blindness). Il G7 indica le priorità da perseguire nella governance marittima ma non adotta iniziative concrete, lasciando ai suoi aderenti la responsabilità (e la facoltà) di porre in essere le azioni necessarie.

Al termine del suo anno di presidenza l'Italia potrebbe archiviare l'evento. In realtà, per noi comincia ora la sfida per portare il mare sulla scena nazionale, affidandone la responsabilità, sinora frammentata tra vari ministeri, a un'unica entità governativa. (Ministero Marina Mercantile ,ndr). Dovizioso dovrebbe essere, a questo punto, impostare una strategia marittima nazionale che sia ispirata ai principi affermati dal G7 e sia imperniata sull'azione coordinata delle forze che svolgono funzioni di Guardia costiera, Marina militare compresa.

Fabio Caffio

QUANDO MARINAI E PADRONI TRA LIGURIA E CAMPANIA SI METTEVANO A RIDOSSO DELLE AVVERSITA'

La mutua assicurazione marittima: un primato conteso tra Camogli e Recco

di G.B. Roberto Figari

Il 20 marzo 1853 sorgeva in Camogli - prima nel suo genere – l'Associazione di mutua assicurazione marittima camogliese: secondo quanto tramandato, tale iniziativa era dovuta a

tre camogliesi: al capitano Erasmo Schiaffino, che ne sarebbe stato l'animatore, al capitano Giuseppe De Gregori, che ne avrebbe redatto lo statuto, ed all'armatore Nicolò Schiaffino, che ne fu l'infaticabile direttore.

Nel 1839, secondo una nota statistica, un terzo della marina mercantile del Regno di Sardegna era di proprietà di armatori camogliesi, e ciò basta a dare un'idea dell'entità della flotta che essi controllavano: alcune centinaia di velieri di medio tonnellaggio che toccavano abitualmente i porti del Mediterraneo e dell'Atlantico.

L'assetto dell'impresa armatoriale era all'epoca ormai gradualmente caratterizzato dalla figura dell'armatore, cioè del socio gerente, di colui che (a volte senza neppure detenere personalmente la maggioranza relativa delle carature del bastimento) assumeva verso i terzi la gestione della nave.

Il sistema delle carature, cioè delle quote di partecipazione alla proprietà navale, che suddivideva il valore del "barco" in 24 carati, ciascuno dei quali a sua volta frazionabile, attuava una ripartizione del rischio e degli utili secondo la formula dell'azionariato diffuso.

Una simile forza economica non poteva restare indifferente al grande problema che costituiva l'incertezza estrema delle sorti dei bastimenti in navigazione e, conseguentemente, del destino dei loro proprietari.

Il primo statuto della "mutua" – una copia manoscritta del quale è conservata nel Museo Marinaro di Camogli - è marcatamente caratterizzato dalla previsione di specifici requisiti per l'ammissione dei soci - quali la moralità, l'appartenenza ad una famiglia camogliese, la residenza in Camogli - che oggi possono apparire poco rilevanti, ma che nell'ambito della vita economica e sociale della città nella seconda metà del XIX secolo avevano e mantenevano la loro importanza.

Come è possibile stabilire sulla base del primo elenco conosciuto dei suoi soci, risalente al 1855, la "mutua" ebbe un notevole successo e, un paio d'anni dopo la sua costituzione, già 143 bastimenti battevano la bandiera sociale: altri 84 armatori camogliesi, tra i quali figuravano i nomi più noti e prestigiosi delle saghe marinare locali, avevano abbracciato con entusiasmo e con fiducia le proposte dei tre audaci precursori.

Il funzionamento di questa assicurazione era piuttosto semplice: l'associazione teneva aggiornato un catalogo di tutti i bastimenti assicurati, con l'indicazione del nome, della portata, dell'anno e del luogo di costruzione, nonché del valore di perizia e del valore assicurato (che non poteva superare i due terzi del periziato); quando avveniva il sinistro, si procedeva a ripartire la passività tra tutti i soci in proporzione del valore da ciascuno di essi (compreso il danneggiato) assicurato.

Esaminando sommariamente il primo statuto della "mutua" si rileva come in esso neppure vengano definite natura e personalità giuridica dell'associazione, cosa che, d'altra parte, la legge all'epoca neppure richiedeva.

Le norme sulla rappresentanza sociale sono definite in modo assai confuso, così come appaiono piuttosto sbrigativi i criteri assunti per il calcolo ed il pagamento dei riparti passivi.

Nel complesso questo documento - atto fondamentale di un'istituzione che è stata motivo di prosperità e di vanto per la città di Camogli - è una valida testimonianza del fattivo spirito di collaborazione e di solidarietà che animò nel XIX secolo l'imprenditoria marittima in Liguria.

L'idea della "mutua" assicurazione marittima, a quanto pare, venne ad un armatore di Recco, ma ad attuarla furono tre armatori di Camogli. Con il "Corriere mercantile" di Genova del 16 gennaio 1856 usciva un supplemento che riproduceva una lettera dell'armatore di Recco Matteo Picasso, il quale intendeva in tal modo rivendicare la paternità di una proposta che - rimasta altrove inascoltata - aveva trovato invece attenzione solamente a Camogli.

Scrivendo Picasso: "Fin dal 1852, visto di quali somme erano gravati i miei bilanci annuali per spese d'Assicurazione marittima per la navigazione dei varii Bastimenti che possiedo, nessuno

dei quali avea mai soggiaciuto a naufragio; visto d'altra parte a quanti dividendi passivi andai sottoposto come Socio in molte Compagnie d'assicurazione marittima, meditai il progetto di stabilire una associazione dei Capitani e Armatori di questa Piazza che si assicurassero mutuamente i loro Bastimenti”.

L'intuizione di Picasso - passato poi alla storia come pittore, più che come uomo d'affari - era rivolta ai suoi colleghi armatori, soprattutto ai suoi compaesani recchesi e, come egli stesso precisava, agli operatori marittimi della piazza di Genova, ai quali egli fece pervenire una bozza - stampata a sua cura e spese - degli statuti che avrebbero dovuto regolare tale associazione, elaborata dal suo notaio e dal suo avvocato di fiducia.

Ma se a Recco ed a Genova l'idea non ebbe l'accoglienza che meritava, a Camogli si seppe subito apprezzare il valore e la portata di questo vero capolavoro di economia marittima.

Riconosceva infatti Picasso: “Una ventina di copie ho pure distribuito ai Capitani, ed Armatori, del luogo di Camogli, i quali riconosciutane immediatamente l'utilità stabilirono fra essi una Società di mutua assicurazione per i loro Bastimenti, ristrettivamente però ai proprietari di essi abitanti nel distretto di Camogli; ed ho la soddisfazione di sapere che siffatta Istituzione ha dato i più favorevoli risultati: per modo tale che gli Armatori di quel distretto, si trovano in oggi aver avuto, nei tre circa anni da che fu stabilita, i loro Bastimenti assicurati con un risparmio di 400 e forse più mila lire, che loro rimasero anziché essere state distribuite in premi fra le varie Compagnie d'Assicurazione”.

La ricostruzione dei fatti offerta dall'armatore recchese è peraltro sostanzialmente confermata dal giornalista genovese Daniele Morchio, il quale - più di vent'anni dopo - facendo appunto cenno alla nascita della “mutua” camogliese, scrive: “Ed ecco la idea semplice e feconda che enunciata da Matteo Picasso armatore di Recco e pittore ritrattista di fama egregia, fu accolta ed incarnata a Camogli il 1° febbraio 1853 dai capitani ed armatori camogliesi Nicolò Schiaffino, Erasmo Schiaffino e Giuseppe De Gregori, fondatori di quella grande associazione che nel 1866 noverava dugentosessantasei navi e quasi settantanovemila tonnellate, un valore di diciassette milioni e mezzo di lire... esempio alle possenti associazioni di Genova ed alla Sorrentina”.

In un ormai raro opuscolo dedicato alla città di Camogli, stampato nell'anno 1900, si trova un breve contributo dell'avvocato Fortunato Schiaffino - di lì a pochi lustri sindaco della cittadina rivierasca - dedicato alle istituzioni della sua città, per la maggior parte consacrato proprio alla “mutua”: “Il progresso fatto dalla nostra città nel secondo cinquantennio del secolo, che sta per chiudersi, è non solo materiale; esso appare ed è soprattutto anche morale. Fra il 1855 e il 1858, la indefessa energia dei nostri armatori si rivolgeva ad assicurarsi mediante una provvida istituzione giuridica i sudati guadagni, accresciuti improvvisamente per la fortunata spedizione di Crimea. La assicurazione contro i rischi del mare non era certo cosa nuova: ciò che invece costituì una novità, fu l'idea dell'assicurazione mutua, la quale non appena lanciata trovò aderenti in città e fuori. Una lapide marmorea, apposta sul muro della casa che prospetta il porto, ricorda ai venturi il fatto glorioso, onorato in Parigi di plauso europeo, nel nome del fondatore Nicolò Schiaffino. Il principio: <Uno per tutti e tutti per uno> era ed è sempre la divisa dell'istituzione. Questo spiega perché trovò ben presto imitatori nelle sorelle città marinare, segno d'immensa invidia. E con ragione, perché nel periodo del maggiore suo sviluppo la Associazione di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese registrava ben oltre 500 navi per il valore di più che 40 milioni di lire. Bene quindi avvisavano i nostri cittadini armatori, quando nel massimo infierire della crisi, non solo camogliese, sibbene mondiale, lottarono per conservare il maggiore istituto nostro, sempre vivo e rispettato come una vecchia bandiera.”

Nel 1935 lo scrittore camogliese Gio Bono Ferrari - autore della trilogia della vela e fondatore del Museo Marinaro - nel suo “Camogli. La città dei mille bianchi velieri.” dedica poche righe a quelli che egli definisce i tre cofondatori della “mutua”: una pagina al suo bisnonno Erasmo

Schiaffino e mezza paginetta a ciascuno degli altri due, Nicolò Schiaffino e Giuseppe De Gregori. La “mutua” camogliese - presto imitata in Italia ed all'estero - conobbe negli anni riforme statutarie, affrontò controversie giudiziarie e persino scissioni, ma rimase un punto di riferimento per l'armamento locale. Trentacinque anni dopo la sua fondazione - diminuito fortemente il valore del velieri e conseguentemente venuta meno la sua pratica utilità - si rese necessario procedere allo scioglimento, deliberato il 31 agosto 1888, di questa istituzione che fu al tempo stesso tutela degli interessi di centinaia di piccoli investitori e vanto dell'epopea marinara camogliese.

G.B. Roberto Figari

L'avv. Roberto Figari, noto storico e studioso della marineria, carissimo amico, ci darà atto che in quella terra feconda di storia marittima che è la Campania, furono fondate già alla fine del '700 e poi consolidate nei primi anni dell'800 (1826-1831) associazioni di assistenza/ mutuo soccorso ai marittimi e società/compagnie che operarono prevalentemente in campo finanziario e assicurativo tra marittimi/padroni.

E' tutto custodito e racchiuso in volumi nella Casina dei Capitani di Meta recentemente fusa con l'Associazione Professionale Capitani Marittimi. Ho un prezioso libretto redatto dal cap. Bruno Balsamo , pittore e storico , pubblicazione che vuole ricordare personaggi della penisola sorrentina e delle associazioni di mutuo soccorso, tutte cose che, come ha fatto bene l'avv.Figari, bisogna ricordare . Perchè la storia della presenza del mare e degli uomini in questo paese distratto e litigioso fa bene all'economia. (DL)

ANEDDOTI DALLA VITA DI MARE E DI MARINAI nel contesto storico sociale della nostra marineria di Tobia Costagliola

L'esilarante storia di “CECASUONNO”

I soprannomi

Nel napoletano, in questo caso specifico a Procida, come avveniva del resto nei piccoli centri e nei quartieri delle grandi città, nei secoli scorsi, molte persone venivano individuate, più che col nome o col cognome, col “soprannome” che, spesso veniva esteso, non solo a tutta la famiglia, ma anche alle generazioni successive. La peculiarità del soprannome derivava essenzialmente da qualche particolare caratteristica fisica o comportamentale del soggetto a cui veniva affibbiato. Significativi sono alcuni esempi che si prestavano alla immediata individuazione del “personaggio”: “senza-cervedde”(senza cervella), “mezzarecchia”, (mezz'orecchio), “o' maluosso”(lo sfaticato, senza voglia di lavorare),“o'mbruglione” (l'imbroglione), “o' nasone” (il nasone), “o'patanaro” (grossista di patate a cui veniva affidata la raccolta di patate per la rivendita all'ingrosso in terra ferma: nell'isola una volta c'era una grossa produzione), e così via. La lista è lunga e interessante per la varietà e la coloritura dei termini. Voglio evidenziarne ancora uno che è rimasto impresso nella mia memoria : “Zia Mindegna”. Si tratta di una distorsione fonetica avvenuta durante la diffusione del soprannome che sembrava evocare una “zia”. Si trattava, infatti, di una zia che,

quando cantava in chiesa una ricorrente “nenia” religiosa, dava una cadenza ed un tonalità particolare alle parole “Siamo indegni”. Il soprannome che ne derivò ai nipoti e a tutta la famiglia iniziò con “ Siamo indegni” ma viene ricordato, ancora oggi, come “Zia Mindegna”.

Il figlio della Nunziata

Questa premessa per introdurre la memoria di un colorito personaggio procidano che non ho mai conosciuto ma che mia nonna materna, classe 1886, faceva rivivere nei suoi racconti. Si trattava di un vecchio marinaio, vissuto tra il 1851 e il 1925, conosciuto come “Cecasuonno”, un soprannome che si presta a interpretazioni come: uno che dorme in piedi o che dà l'impressione di non essere molto sveglio o che è un “morto di sonno”. Nel nostro caso, invece, ci si riferisce ad una persona che era sempre... sveglia... anche quando dormiva... Le sue generalità erano: Ferdinando De Milito, classe 1851. Segni particolari : occhio sinistro “difettoso” (l'occhio era strabico e, per di più, non si chiudeva perfettamente, restando semiaperto anche durante il sonno), altezza: 1,75 m., capelli biondi, carnagione “turca”(!). Tale era la sua descrizione su uno sgualcito documento conservato in un ritaglio di tela olona insieme ad una ciocca di capelli, un medaglietta dell'Annunziata ed un corno di corallo rinvenuti alla sua morte e sepolti con lui. Ferdinando era il nome del Re di Napoli e De Milito stava ad indicare che il padre era uno sconosciuto militare straniero appartenente all'esercito borbonico. Ferdinando era uno dei tanti “figli della Madonna”, chiamati anche “figli d'a Nunziata” di Napoli. Infatti, appena nato, era stato depositato dalla giovane madre nella ruota della “Nunziata”. Aveva al collo una catenina “similoro” con un piccolo medaglione contenete dei capelli e un biglietto su cui era annotato il nome Ferdinando con l'aggiunta: “figlio a nu milito foresto scanusciuto e a na povera disgraziata”. La pietà della Madre Superiora e del "Collettore" evitarono il solito cognome Esposito (expositum) che veniva dato ai bambini abbandonati nella “ruota” e, con l'aiuto del “latino”, fu sorprendentemente coniato, per la particolare circostanza, il cognome “De Milito”. Negli anni successivi, qualcuno aveva raccontato a Ferdinando che tutto ciò che indossava e ogni segno particolare era stato annotato in un libro in modo da rendere più facile un eventuale riconoscimento da parte della madre. Cosa che non avvenne mai. Il bambino visse fino a 11 anni in orfanotrofio per poi essere adottato, dopo l'arrivo dei "Garibaldini " e dei " Piemontesi", da una coppia procidana che già aveva ben nove figli. Ferdinando, subito chiamato” Nanduccio” era il decimo. A Procida, secondo una antica ed ammirevole usanza, soprattutto nelle famiglie eccezionalmente prolifiche, quando la consistenza della prole raggiungeva un livello ritenuto “di guardia” (soltanto per coloro che si ritenevano dotati di buon senso), scattava la tradizionale operazione di “adozione”ricorrendo alla “Madonna”(Real Casa della Santissima Annunziata). Era convinzione diffusa che dove crescevano e mangiavano nove figli ne potevano crescere anche dieci. E, poi, il figlio adottato sarebbe stato una benedizione e portatore di fortuna per tutta la numerosa famiglia. Il nostro è un caso di 9 figli più uno, ma ci sono state anche famiglie di 12/13 figli in cui gli adottati erano più di uno. Secondo la memoria isolana tramandata e le testimonianze dirette, detta pratica durò a Procida fino agli anni '40 del '900. Va detto che, solitamente, non si trattava di famiglie benestanti ma di famiglie modeste o povere in cui la numerosa prole, salvo rare eccezioni, era una fonte di prosperità e benessere. Spesso, proprio i figli adottati procuravano grandi soddisfazioni e lustro alla famiglia. Tuttavia Ferdinando rappresentò “l'eccezione che confermava la regola”.

Il navigante

Di carattere ribelle ed esuberante, aveva già mal sopportato la disciplina dell'orfanotrofio; spirito libero, fu subito insofferente alla normale vita familiare; marinava la scuola e spesso se

ne andava sugli scogli a guardare, pensoso, il mare, il movimento nel porto e l'alacre attività dei calafati nei cantieri, sognando una sua fuga, sul mare, verso la libertà. A soli 14 anni, nonostante l'affetto dimostratogli dalla sua nuova famiglia, dopo reiterate fughe ed estremi segni di insofferenza, ottenne il consenso di imbarcarsi da mozzo su un bastimento procidano. Il ragazzo fu raccomandato al capitano e a tutto l'equipaggio, tutti isolani, che ben conoscevano la sua storia. Seguì tutta la trafila della gente di mare a quei tempi e, dopo vari e lunghi imbarchi, che lo portarono in tutta Europa, Mar Nero, e Americhe, divenne marinaio. Nonostante lo strabismo ed il difetto all'occhio sinistro aveva un'ottima vista. Era sempre il primo ad avvistare bastimenti e coste. Tutti a bordo avevano imparato che quando gridava "vela una quarta a dritta", bisognava applicare una correzione di una quarta in senso antiorario e, anziché guardare nella direzione indicata da Cecasunno, bisognava guardare nella direzione della prora....Quando, durante la notte o durante le ore di riposo, veniva fatta la "chiamata" per bracciare i controvelacci e ridurre velocemente la velatura per il cattivo tempo in arrivo, lui era il primo a correre e i compagni lo trovavano già all'opera sul pennone più alto.

La vita da pensionato

Pochi anni dopo la Grande Guerra, Cecasunno smise di navigare e mia nonna, che lo conosceva da quando era ancora bambina, gli aveva consentito di occupare, ad uso gratuito, due locali al piano terra della sua abitazione in cambio di qualche lavoretto e vari servizi. In realtà il vecchio marinaio aveva navigato anche sui bastimenti di famiglia e conosceva i nostri antenati armatori e capitani per le cui famiglie spesso era solito lavorare quando era a terra. Viveva con la moglie, sposata solo qualche anno prima, in una situazione di dignitosa povertà, pur ricevendo, tuttavia, una misera ed insufficiente pensione. Attendeva però una integrazione della pensione per il riconoscimento di periodi di imbarco non documentati. Abituato a non dormire durante la sua lunga vita sul mare, girovagava, di notte, raccogliendo molti scarti depositati la sera fuori delle botteghe dell'isola. Si trattava di scarti non solo alimentari ma anche di materiale vario come carta, legno proveniente da casse, chiodi, ritagli di cavi, sagole ecc. La sua casa sembrava un magazzino, ben ordinato, con tutto il materiale stipato in ordine di grandezza e tipologia merceologica. Si può immaginare l'insofferenza della anziana sposa quando mise piede in casa e cominciò a mettere ordine e a stabilire le necessarie regole di convivenza... Da vecchio marinaio, conservava le sue posate, una forchetta ed un cucchiaino, appese a due chiodi su una parete, con uno spago legato saldamente ad un sughero. Era l'unico modo, a bordo, durante i frequenti allagamenti, per individuare le posate finite sul pagliuolo... Lui era così abituato. Il coltello, invece lo teneva sempre in tasca. La donna trovò anche della pasta spezzata, conservata e sigillata in un originale contenitore. Si trattava di un "cantaro", ben lucidato e pulito da sembrare nuovo. Il "cantaro" (o "Zi-Peppe") era uno speciale vaso da notte, alto quanto una sedia, con un bordo circolare di circa 15 cm e due manici. Era di "gres" e somigliava vagamente ad una tuba capovolta, con "falde larghe"... Lo speciale vaso da notte se l'era fatto regalare dal suo ultimo comandante, al momento del commiato, nel porto di Procida. Molti comandanti avevano il privilegio di possedere in cabina un vaso simile piazzato in una armatura di legno e ancorato allo scafo per preservarlo dal rollio e beccheggio. Ogni mattina o quando le condizioni del mare lo permettevano, al mozzo di turno toccava l'incombenza di aggiungere acqua e scaricarlo fuoribordo il contenuto. Le raccomandazioni date con grande sufficienza al mozzo, dai marinai che assistevano divertiti a questa funzione, non erano quasi mai sufficienti a garantire al malcapitato che la roba gettata con tanta precauzione, fuori bordo e sottovento, non gli ritornasse addosso... Si trattava di una delle tante umilianti incombenze a cui erano sottoposti i mozzi sui bastimenti. Ma la goccia che fece traboccare il vaso fu quando la moglie

trovò nella pasta e fagioli dei chiodi che evidentemente provenivano dalla “pasta mischiata” o meglio dai “rimasugli” di pasta scaricati dai fondi dei “cassettoni “delle “puteche” (botteghe).

Cecasuonno era abituato, da scapolo, a raccogliere i fondi di pasta che lui riteneva una “prelibatezza” che arricchiva la pasta e fagioli (nonostante i chiodi...). Dopo questo avvenimento fu costretto a rinunciare alla pasta mischiata per non compromettere il matrimonio... Devo comunque dire che, ancora oggi si vendono, a Napoli e non solo, delle confezioni di pasta mista che ci ricorda la pasta con i chiodi di Cecasuonno. Da pensionato, anche dopo le sue tardive nozze, spesso, durante le notti di tempesta, soleva indossare la sua cappotta cerata, cappellaccio da marinaio e stivaloni, e amava andare in riva al mare e sugli scogli esponendosi di faccia al vento ed alla pioggia : chiudeva gli occhi e si sentiva in mezzo all’oceano con i piedi sul ponte di un bastimento...

Poco avvezzo alla vita matrimoniale, spinto al matrimonio in tarda età da amici e conoscenti, Cecasuonno aveva, tuttavia, uno strano ed originale concetto sul ruolo della moglie. Non sopportava vederla in ozio. Si raccontava che, un giorno, ancora “ fresco sposo”, dopo aver girovagato nel porto e nei cantieri, rientrato in casa per l’ora di pranzo, aveva trovato la moglie che, avendo già cucinato e rassettato, l’attendeva affacciata alla finestra. Ebbene, lui andò, borbottando, in camera da letto e tirò fuori tutta la biancheria spargendola per terra. Poi richiamò la moglie apostrofandola : “ Malossa, va a faticà !” (sfaticata vai a lavorare).

I ricordi del bravo marinaio e il Dio Nettuno

Ferdinando era solito raccontare dei suoi viaggi e delle sue esperienze, prima da mozzo ingenuo e fragile, poi da marinaio avvezzo ad ogni sorta di fatica, temprato dalla furia dei venti e del mare, dalla calura dei tropici e dall’acqua salata che durante le tempeste gli penetrava fino alle ossa e che non gli consentiva di mantenere asciutto neanche lo strapuntino. Era molto bravo, non solo nella cucitura e nella riparazione delle vele, ma anche nelle “impiombature” dei cavi. Lui era orgoglioso di mostrare a tutti le sue grosse mani ancora segnate dal duro lavoro anche se ormai pensionato da anni. Era fiero soprattutto dell’indice della sua mano destra che superava in lunghezza il dito medio ed era di una grossezza spropositata. Quel dito si era esageratamente “ingrossato” perché veniva usato, tra i “legnuoli” dei cavi di ogni misura, al posto della solita caviglia di legno... Lui allargava i “legnuoli “col suo dito medio...(!) Chi l’aveva conosciuto a bordo ne confermava la veridicità aggiungendovi molte sue divertenti stranezze e amenità.

Nel mese di luglio del ’99, in navigazione da Gibilterra a Charleston, il marinaio Ferdinando De Milito venne dato per disperso. Il mare era calmo e il bastimento filava veloce con “mure a dritta” sostenute da un gagliardo vento da NNW. L’equipaggio aveva ispezionato tutto il bastimento dalle coffe alla cambusa, dalla cala delle vele al pozzo delle catene, giungendo alla inevitabile conclusione della “scomparsa in mare”. Quando ormai nessuno se l’aspettava, si notò uno strano movimento all’estrema prora. Uno strano barile sembrava muoversi da solo , ma, subito dopo, apparve una sfocata figura umana che accese, per alcuni istanti, la superstiziosa immaginazione dei marinai. Una figura irreali, alta e slanciata, si ergeva sulla prua con una specie di tridente in una mano e il capo coperto come da una corona... Non era il Dio Nettuno... Si trattava di Cecasuonno che, agitandosi, urlava richiamando l’attenzione dell’equipaggio. Chiedeva aiuto per issare a bordo un grosso pesce che lui aveva già imbracato e appeso al bompresso. Cosa succedeva ? Era domenica e, franco di guardia, Cecasuonno aveva voluto fare qualcosa che aveva visto fare ad un nostromo siciliano: arpionare un delfino per farne il cosiddetto “mosciame” (o “musciamme”, filetti salati ed essiccati di delfino). Si era calato in un barile fuori bordo, all’innesto del bompresso e lì, mentre gli altri lo cercavano, si era installato, in paziente attesa, per raggiungere il suo scopo.

Immaginatevi ciò che accadde: c'era chi plaudeva alla cattura del delfino e chi, scandalizzato, faceva gli scongiuri perché la sua cattura ed uccisione avrebbe portato solo sventure, accidenti e cattivo tempo. Il comandante, poi, gli annunciò, perentorio e severo, che gli avrebbe fatto rapporto presso il consolato di Charleston. Non si sa come andò a finire: Cecasuonno non amava andare oltre nel suo racconto. Soleva soltanto dire che il "mosciame" era squisito e che arrivò finanche a Procida, a casa di Scotto Lachianca, l'armatore del bastimento (Mount Carmel, veliero in ferro, costruito nel 1883, 1.636 tsl)...

In fuga da un matrimonio non voluto

Ferdinando De Milito era vissuto anche, per circa un anno, a Buenos Aires dove, tra l'altro, svolse l'attività di "traghettatore" all'interno del porto (zona Maduro) con una barcaccia a remi. Non durò molto perché alcuni procidani conosciuti in loco insistevano per convincerlo a sposarsi con una loro parente. Allergico al matrimonio e forse, anche perché la ragazza non gli piaceva, mollò tutto e tutti e riuscì ad imbarcarsi su un bastimento napoletano in partenza per l'Italia. Fu costretto, però, ad accettare l'imbarco da mozzo.

La laboriosa e meticolosa costruzione della bara

Cecasuonno passava anche molto tempo a confezionare velieri in bottiglia, ma dedicò gli ultimi anni della sua vita a costruire e disfare la sua bara. Aveva selezionato nei cantieri delle pesanti e robuste tavole di quercia che aveva finemente lavorato con estrema cura e pazienza. Un giorno, a lavoro quasi terminato, mia nonna sentì bussare freneticamente alla sua porta mentre urla disperate si diffondevano per tutta la strada richiamando l'attenzione dei passanti. "E' morto! E' morto! Nanduccio è morto! Mia nonna si precipitò nel cortile mentre la moglie indugiava, piangendo, sulla porta. Una scena agghiacciante si presenta ai loro occhi e a quelli della gente accorsa: al centro della casa c'era una monumentale cassa da morto scoperchiata con dentro Cecasuonno, immobile, con gli occhi chiusi (o meglio solo uno perché l'altro gli rimaneva sempre aperto) e con le braccia incrociate sulla pancia. Ad un certo punto, il clamore dei sopraggiunti e il pianto della moglie si trasformano in un coro di spavento e di sorpresa. Cecasuonno, ormai morto quasi accertato, aprì gli occhi e si sedette nella bara chiedendo in napoletano: << Ma che volete? Chi siete? Cosa è successo? >> E poi rivolto alla moglie: << cosa hai combinato? >> E la moglie: << Io cosa ho combinato? Ma tu come stai, stai male? Che ci fai lì dentro? Credevamo che fossi morto >>. << Ma quando mai! Mentre stavo prendendo le misure e mi stavo provando la cassa mi sono addormentato! >> Poi rivolto a mia nonna fece: << Padrona! Come si sta bene qui dentro! Vuoi provare? Neanche Vittorio Emanuele potrà stare meglio di me in questa cassa! >> Il teatrino terminò tra l'ilarità generale e la rabbia della moglie. Quasi tutti i presenti andarono subito al Banco Lotto e ci furono molte vincite. La "giocata", che fu subito battezzata "la giocata di Cecasuonno", fu ripetuta, per varie settimane successive, con diverse varianti legate ai dettagli dell'avvenimento. La prima "giocata" era composta dai numeri: 85 = la cassa da morto; 90 = la paura; 48 = il morto che parla; 19 = la risata.

Verso l'ultima dimora

Nel 1925, quando Ferdinando de Milito morì, fu deposto nella ormai famosa bara conservata gelosamente sotto il suo letto. Ma il trasporto verso il cimitero si rivelò subito difficoltoso. La bara, costruita con il legno di quercia dei bastimenti e con uno spessore fuori dell'ordinario, lunga quasi due metri, si rivelò scomoda e pesante per essere trasportata a spalla come d'uso. Si decise quindi di issarla su un carretto trainato da un asino e, così, Cecasuonno, nella sua originale e specialissima bara, si avviò verso la sua ultima dimora. Aveva lui stesso

provveduto ad incidere sulla cassa: Ferdinando De Milito-Figlio della Madonna-1851- 19... Nessuno si curò di completare l'incisione dell'anno del decesso. Era stata già profusa tanta umana pietà e pazienza per trasportarlo e seppellirlo nella sua mastodontica e insolita bara...

Tobia Costagliola

P.S.

Cenni storici :

La Real Casa Santa dell'Annunziata era una pietra miliare della capitale napoletana. Si trattava di una istituzione che per oltre settecento anni ha ricoperto un ruolo molto importante su Napoli, diventando un punto di riferimento per l'accoglienza di tanti neonati, spesso frutto di amori illeciti, ragazze madri, donne economicamente disagiate. Ha svolto una funzione sociale preziosa per arginare l'abbandono minorile (all'epoca molto frequente) per offrire assistenza all'infanzia abbandonata e alle ragazze povere o prive di famiglie a cui si prestava aiuto.

L'Istituzione venne fondata nel 1304 per volere di due galantuomini napoletani, due fratelli, Nicolò e Jacopo Scondito, molto sensibili al fenomeno dell'abbandono minorile e patrocinata in seguito dalla Congregazione della Santissima Annunziata, fondata nel 1318.

Negli anni successivi, mentre prendeva il via il progetto nel 1343, i fratelli Scondito si procurarono il sostegno della regina Sancia di Majorca moglie del Saggio Roberto d'Angiò, che diede alla congregazione una veste giuridica e riconosciuta, tramutandola in Real Casa dell'Annunziata di Napoli.

EVENTI, FATTI, LETTERE, LIBRI

GAS E VAPORI: UN NEMICO PER LA SICUREZZA SULLE NAVI

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. con la partecipazione di MuMA, Galata Museo del Mare, Associazione Promotori Musei del mare e della navigazione onlus , di Solidarietà e Lavoro e di Costa Endutainment organizzano un convegno dal titolo:

“GAS E VAPORI: UN NEMICO PER LA SICUREZZA SULLE NAVI”

che si terrà il giorno mercoledì 14 Febbraio 2018

con inizio alle h 16:30 presso Galata Museo del Mare –Sala Auditorium Calata De Mari,1 16126 Genova

Introduce il Presidente Nazionale del Collegio Capitani L.C. & M. Com.te Giovanni Lettich

Relatori: - Dott. Ing. Ivan Tortarolo-consulente chimico del Porto –

“Procedure operative per l'analisi di gas/vapori in spazi confinati o sospetti d'inquinamento a bordo delle navi”

- C.V. (CP)Domenico Napoli–Capo Reparto Tecnico Amministrativo

Capitaneria del Porto di Genova – “Il ruolo della Capitaneria: normative e procedure”

- Avv. Enrico Vergani–Studio Legale Garbarino-Vergani –

“Profili giuridici e la responsabilità del Comandante”

R.S.V.P

info@collegionazionalecapitani.it

Smart Ports. Aspettative ed effetti dell'era digitale

Non esiste allo stato attuale una difesa e una sicurezza per gli attacchi cyber.

Si è svolta presso il Grand Hotel Savoia la prima riunione del 2018 dell'International Propeller Club di Genova dal titolo "Smart Ports. Aspettative ed effetti dell'era digitale".

Ospiti e relatori della serata, sapientemente moderata dall'Avv. Giorgia Boi Presidente del Club genovese, che hanno illustrato ai numerosi partecipanti intervenuti come e in che modo il Porto di Genova continui il processo di digitalizzazione, sono stati il Dott. Alessandro Pitto (Presidente Spediporto), il Dott. Luciano Boselli (Dirigente Autorità Portuale del MAR Ligure Occidentale), l'Ing. Giorgio Cavo (Presidente di Hub Telematica) e il Dott. Gilberto Danesi (A.D. Italia PSA Group Singapore).

La serata ha avuto ospite d'onore l'Amm. Ispettore Giovanni Pettorino, che recentemente ha passato le consegne di Comm.te Porto di Genova al Contramm. Nicola Carlone. Un caloroso grazie per il lavoro svolto per la Portualità genovese.

Ci dobbiamo preparare a un futuro dove automazione e tecnologia prenderanno il sopravvento sulla centralità del lavoro dell'uomo in ambito portuale? Da quanto illustrato dai relatori sembrerebbe di sì, anche se l'Amm. Pettorino ha sottolineato che non solo la ricerca esasperata di un maggior profitto deve guidare e spingere gli imprenditori a utilizzare sempre più l'innovazione, ma questa deve essere anche al servizio dell'uomo. Quindi, dopo la nave drone, ecco che parecchie operazioni portuali presto saranno svolte da "remoto", anche se, come confermato dagli stessi managers, non esiste al momento un'adeguata difesa e sicurezza per gli attacchi cyber. (B. V.)

DONNE, MOGLI E MADRI DI MARITTIMI, CHI SONO ?

Riflessioni di Anna Bartiromo

Certo che di cose da dire ce ne sono tante, mi limiterò a ciò che posso. Cominciamo dalle mamme - mogli di marittimi. Se ne parla poco o nulla è vero, d'altra parte anche il marittimo ha pochissimi "followers" che lo seguono, che comprendono la vita, le difficoltà, le solitudini e il resto che ben sappiamo. Le loro mogli, a mio avviso, sono una categoria in via di estinzione, per comportamento, way of living, tipologia caratteriale, spirito di sacrificio ed altro ma, soprattutto, psicologia. Credo che siano dotate di due caratteristiche particolari: una notevole attitudine ad accettare di star lontane dal proprio uomo per un tempo più o meno lungo (una volta lunghissimo se ci riferiamo alla navigazione a vela) ed una capacità gestionale davvero notevole. Curare la casa, assistere i figli, anche in casi di particolari disagi, dar loro un'educazione che emuli il sacrificio paterno nel rispetto e nella dignità del vivere facendo loro comprendere che la sua assenza non è nè una colpa nè indifferenza bensì un modo, l'unico in ispecie, per garantire loro un quotidiano decente ed un futuro migliore. E ad amarlo quindi così, con le sue stanchezze, i suoi rifiuti, e i suoi silenzi...(Non so voi, ma ve lo hanno detto che un solo giorno vissuto su una Nave, e non mi riferisco certo alle Liners, equivale più o meno a 3 volte i giorni vissuti a terra per responsabilità, apprensione, lavoro, impegno, ore di guardia, cambiamenti climatici e così via...) . La donna di un marittimo tutto questo lo sa e lo filtra sulla propria

pelle traducendolo in tolleranza, sopportazione, fatica e, magari, anche routine per una realtà che ha accettato dall'inizio. Uhm, non vorrei stare descrivendovi una donna 'angelicata' alla stregua di quella decantata dal Dolce Stil Novo ma, al di fuori di ciò sarebbe difficile mantenere tale ruolo in famiglia.

Quanto alla recente sentenza della Corte di Cassazione circa i cittadini provenienti da altri Paesi o già dimoranti nel Nostro, devo dire che lo davvo per scontato da tempo; intendo che non ci si può far prima offendere, dileggiare, calpestare la nostra dignità, la Religione, la nostra Storia per poi, finalmente arrivare ad una decisione che sarebbe dovuta essere prioritaria dall'inizio. Meno male che, almeno nello Sport, alcuni Italiani arrivano primi. Mi è giunto, da qualche parte, un dialogo tra un estremista seguace di ALLAH ed un Cristiano: Il primo, noi lottiamo e combattiamo per il nostro Dio e voi? - il secondo, noi siamo altruisti e pacifisti, -Lo facciamo sparire in silenzio dai nostri libri, dai nostri luoghi e dalla nostra Storia per non mettervi a disagio...

Sulla vicenda Schettino e De Falco ho già scritto tanto (c.f.r. Affondamento del Concordia) che non sto qui a ripetermi, piuttosto, da ciò che ho letto su quest'ultima News ho fatto una riflessione che alcuni, dalle nostre parti, sanno bene risolvere le cose col ca... Buona settimana a tutti.

Anna Bartiromo

MISTERI E VERITA' NASCOSTE NEI SINISTRI MARITTIMI

Doria, Titanic, Moby Prince...

Ogni tanto ricompaiono come fantasmi i misteri insoluti del passato, la ricerca della verità nei sinistri navali che hanno fatto storia e letteratura, come i faldoni della commissione d'inchiesta del Ministero sul naufragio dell'Andrea Doria sulle cui cause ha lavorato un gruppo di lavoro autorevolissimo e sono stati pubblicati molti libri, ultimo quello del com.te Giannini che ha lasciato la Doria con l'ultima scialuppa. Pare che ora il ministero sia propenso ad aprire le porte ai cacciatori di notizie e di verità e il bravissimo Fabio Pozzo, giornalista e scrittore, stia per svelare il mistero. E il prof. Enrico Calzolari mi scrive: "Caro Decio, ti ringrazio molto per avere citato come illustre esempio di condotta il caso del Comandante Calamai, certamente condizionato nel comportamento nautico dalla Direzione di Armamento della Società Italia..." E il prof. Silvestro Sannino scrive: "Il prof. Calzolari, anche nel passato, ha mostrato di avere elementi di conoscenza di prima mano inediti e quindi non noti ai più. Certo se si pensa ai molti casi di sinistri mancati per poco, e che certe pratiche erano diffuse anche in altre marinerie di primo piano, risulta evidente che esiste un problema. Ho fatto l'esempio di Calamai per la statura morale del Com.te e per fatti ben noti. Mi auguro che almeno la gran parte dei soggetti in causa possa essere cosciente dei rischi che si prendono in certe situazioni particolari.

Una volta il Journal of Navigation di Londra dedicava molta attenzione a questi argomenti, la qual cosa potrebbe spiegare almeno in parte l'inserimento del citato disposto nella SOLAS/74 da me richiamato.

Colgo l'occasione per precisare che il citato disposto della SOLAS/74 è ribadito anche nella stessa al Cap. V Regola 34.>.

Il mistero del Titanic

Ricordiamo che anche il caso Titanic, da cui nacque la Convenzione per la salvaguardia della

vita umana in mare, nonostante una biblioteca carica di volumi dedicati al sinistro, compreso il grande Joseph Conrad, è per buona parte “ avvolta nel mistero “. A tal proposito, scrive Tobia Costagliola << Per quanto riguarda il Titanic ne avevo scritto in due puntate : DLNews 12 e 15/2017.

Furono rese pubbliche soltanto le conclusioni delle due commissioni di inchiesta, una del Senato Americano e l'altra del Board of Trade Britannico (Rapporto Mersey). Poi ci fu quella interna della compagnia armatrice che non rivelò nulla di diverso. Le conclusioni ufficiali furono chiaramente in contrasto con le dichiarazioni dei sopravvissuti. Dalle gravi deficienze comunque accertate scaturì la 1a Conferenza SOLAS a Londra nello stesso anno del disastro (1912). Purtroppo, buona parte della documentazione utilizzata dal Board of Trade durante l'inchiesta fu "secretata" e lo è ancora oggi. Poi c'è ancora chi giura di poter avere le prove che ci fu uno scambio tra il Titanic e la nave gemella Olympic... Con un po'di fantasia si potrebbe addirittura ricostruire tutta la vicenda.

Il Moby Prince

Non dico che con la stessa fantasia si potrebbe riscrivere anche la storia del Moby Prince.... Ma già c'è qualcuno al lavoro: potrebbe cambiare quasi tutto (c'era una bomba, la colpa è stata nella nave Agip che non ha manovrato, non c'era nebbia, l'equipaggio si è sacrificato nel tentativo di salvare i passeggeri, ecc.) tranne il fatto concreto che il Moby, per misteriose ragioni, è andato ad incastrarsi nella petroliera e che l'Autorità marittima si è accorta (sic) con molto ritardo di quello che era accaduto.... La verità è tutta "open" per qualunque fantasia o misteri ancora da svelare...>>

D.L.

DIETRO I ROBOT LA LEGGE DEL PROFIT NON DEL PROGRESSO

Caro Decio, eccomi al commento di DL 04 e devo confessarti che mi ha meravigliato, negativamente, quella breve notizia sulla “carretta telematica” di “ Goods on approval” che dice “ Fiamminghi e Valloni” divisi da un muro in una scuola belga. La ricreazione degli studenti si svolge in “divisione” evitando scontri etnici. Un problema mai risolto in piena “ Europa “. Caro Decio, non è una buona notizia tanto più che in Catalogna v'è una lotta per staccarsi dalla madre Spagna. In Bosnia Erzegovina, nella ex Jugoslavia, v'è una lotta interna con l'appoggio pacificatore di truppe ONU, tra diverse etnie, e...forse...in un futuro non lontano (mi auguro di no), anche in Italia , avremo una lotta interna per dividere il Nord dal Sud d'Italiapoveri nostri Eroi del Risorgimento...Noto poi a pag. 2 e 3 un lungo articolo di Flavio Scopinich su “ Sinistri navali e navi automatizzate – unmanned) ben controllate per navigare senza equipaggio alla partenza per essere poi “ ricevute” all'arrivo nel porto di destino, e così via. Egregi Signori, colleghi ed amici di DL NEWS, a parte i problemi tecnici e contingenti di una simile navigazione, vogliamo chiederci fin dove vuol farci arrivare la legge del “ profit “ a tutti i costi’?? I nostri veterani hanno vissuto la rivoluzione industriale., ora vogliamo far navigare le navi “Unmanned”, ma mi chiedo: e gli allievi e gli equipaggi che già soffrono per avere un imbarco? Stiamo già avviandoci ad una società in cui tutti i robots sostituiranno gli umani, ma che razza di società sarà?...Caro Decio, ho notato infine che la nostra Anna Bartiromo si chiede il perché manca un Ministero della Marina Mercantile, Rispondo con te di essere un veterano di tale quesito per cui lascio all'amica Anna l'importante domanda con la speranza che qualcuno la prenda a cuore.,

Ugo Dodero

MAGNA ROMA L'alimentazione al tempo degli antichi Romani

Lunedì 5 febbraio 2018 Ore 17.30 nella sede di BANCA GENERALI
Piazza Raffaele De Ferrari, 4 - 3° piano - ascensore A - int. 6,
Elisabetta Degl'Innocenti presenta MAGNA ROMA L'alimentazione al
tempo degli antichi Romani (Nemapress Editore, Roma)
di Rosa Elisa Giangoia
Evento aperto al pubblico fino a esaurimento dei posti <http://ilgattocertosino.wordpress.com>

Al convegno Vele d'Epoca Gozzetti Genovesi storia di una passione di Giovanni Panella

Il 27 gennaio 2018 si è svolto a Varese il 5° Convegno nazionale sulle imbarcazioni d'epoca, organizzato annualmente dall'Associazione Vele d'Epoca Verbano. La partecipazione superiore alle aspettative ha imposto la chiusura anticipata delle iscrizioni. Al Palace Grand Hotel di Varese, prestigiosa sede del congresso, sono state esposte anche alcune imbarcazioni in legno. Tra gli annunci del 2018 la riapertura del Museo della Barca Lariana di Pianello Lario e l'avventuroso periplo dell'Italia della goletta Oloferne in rotta verso il Festival Marittimo francese di Sète. Tra i libri presentati un volume sul restauro e uno dedicato ai gozzetti genovesi a remi da competizione dello scrittore Giovanni Panella.

La storia dei gozzetti, detti anche “scafi speciali” è specificamente genovese. E' una barca da regata particolare, diversa dalle altre, che si è diffusa agli inizi del Novecento nei borghi marinari dell'arco di costa compreso tra Nervi a Voltri. Le sue competizioni, particolarmente accese, si sono quindi radicate nella storia del territorio, nei suoi quartieri, le sue spiagge, i suoi tratti di litorale.

Lo scafo del gozzetto è così affinato e sottile che sembra derivato da un incrocio tra un gozzo e una canoa. Non ne conosciamo la data di nascita, (che dovrebbe collocarsi agli inizi degli anni Venti del Novecento) e non disponiamo degli elementi che spieghino come abbia proceduto la sua evoluzione. Una fotografia ormai sbiadita, datata 3 Luglio 1921, ci fa rivivere l'atmosfera di quei tempi: mostra una folla di uomini in paglietta sulla spiaggia di Sestri Ponente, mentre il mare pullula di imbarcazioni, tra cui si distinguono alcuni gozzetti.

Una particolarità del gozzetto è data dal modo di remare del suo equipaggio: a prua è seduto un vogatore di coppia (con due remi) chiamato prodiere (o proê), mentre al centro sono disposti due vogatori che remano di punta (con un remo), detti brasalli e tutti sono voltati a poppa. Il quarto vogatore, lo sciù, sta invece in piedi a poppa, voltato in avanti. Egli manovra di coppia e ha la funzione di capo barca. La sua figura è determinante perché gestisce la forza degli altri vogatori e sceglie la rotta più opportuna, che non è necessariamente quella più breve.

A differenza dagli altri scafi da canottaggio, le gare dei gozzetti si svolgevano in mare aperto ed è proprio questa sua capacità di “andar per mare”, di gareggiare dove vento e moto ondoso possono essere sensibili, che ne fa dei veri gozzi. L'equipaggio doveva tener conto del fatto che lo scafo è basso di bordo e che la forma della prua tende a piantarsi nell'onda piuttosto che passarci sopra. Gli sciù, che sono scelti tra rematori di peso contenuto, dovevano quindi dimostrare tutta la loro abilità nel cavalcare le onde, cercando di farsi portare dal mare, evitando di imbarcare acqua. Bastava valutare male la forza di una sola ondata e la barca si riempiva d'acqua, immobilizzandosi. Per capire il senso di questo esercizio di capacità marinaresca bisogna rifarsi a quanto era richiesto ogni giorno agli equipaggi dei gozzi da

pesca basati sulle spiagge, che prendevano il mare anche nei giorni di mare mosso.
Libro Formato 15 x 21, pag. 96 € 15

I RACCONTI DAL VERO

di Ugo Dodero

INNO AL BANCHETTO

Il grande tavolo è imbandito. Su di esso spicca un cartello con scritto Rossi. E' il cognome di chi ha prenotato per diciassette persone, una..."rimpatriata" di ex dipendenti dell'Impresa Edile "BIANCHI s.n.c." chiusa da tempo per la morte del titolare. Il Sig. ROSSI ex Geometra dell'Impresa è arrivato per primo. E' lui che ha scelto questo ristorante: "Da Emilio" noto nel centro storico per le sue specialità, ed è sempre lui, il Geometra, che ha contattato gli ex colleghi di lavoro che, entusiasticamente, hanno accettato l'invito. Gli altri arrivano alla chetichella, appare IVO l'elettricista conosciuto come il vegetariano e subito dopo MARCO l'idraulico che parla sempre di tubi, di scarichi, di filiere e che predilige solo i piatti della cucina ligure: Marco è genovese puro! Giungono ANSELMO e GIANNI i due carpentieri di origine siciliana che gli altri chiamano scherzosamente Gabibbi. Sono due ottime forchette e nonostante siano a Genova da molti anni continuano a parlare con un forte accento siculo. Arrivano i quattro manovali ALDO, Federico, Claudio, ed Annibale, i primi due della Val Fontanabuona, gli altri due del basso Piemonte. Quattro lavoratori instancabili sui quali l'impresa poteva sempre contare, quattro pilastri. Gli arrivati cominciano a sfogliare il Menù: v'è proprio di tutto, ma, per le ordinazioni, occorre attendere che siano tutti presenti. Il Menù comunque è un inno all'arte culinaria con ricette estrose che invitano ad ordinare. La lista dei vini spazia dal Piemonte, alla Liguria, al Veneto, alla Toscana. Arriva il "Che" così chiamato per le sue simpatie rivoluzionarie. Trattasi di LUCIO il fabbro ferraio che, a dispetto del suo nomignolo, è l'uomo più tranquillo del mondo. Mancano ancora sette persone, ma arriveranno sicuramente. Fa capolino "Clinton" "Le tombeur de femmes" "El Conquistador" ovvero GRAZIANO, colui al quale le donne non possono dire no. E' il più capace dei muratori anche se è il più giovane degli altri cinque che stanno per arrivare: INNOCENZO, VITTORIO, VINCENZO, ITALO e GIOVANNI, tutti della Valtrebbia. Siamo quasi al completo, manca infatti DANIELE, il Ragioniere. Una "Standing Ovation" l'accoglie al suo ingresso. Una persona semplice, molto alla mano con tutti, ma da tutti ritenuto il più importante. Lui infatti aveva la chiave del "grano" per cui poteva dare un anticipo od un prestito ed aiutare chi chiedeva di essere aiutato. Tutti seduti, dopo le effusioni di rito, le informazioni sulle famiglie: Come va? Tutti bene in famiglia? Sei in pensione? Lavori ancora? Di cosa ti occupi? Vivi sempre nella stessa casa? Ecc.Ecc. Poi all'improvviso un cenno del Geometra invita tutti al silenzio, un minuto di raccoglimento, come allo stadio, per ricordare il titolare dell'ex Impresa Bianchi scomparso da tempo. Per le ordinazioni arriva direttamente Emilio il Ristoratore, conosciuto da tutti per la sua assoluta professionalità, sia come "Chef" che come intrattenitore dei clienti. E' noto infatti che ogni mattino Emilio si reca per gli acquisti direttamente al mercato ortofrutticolo all'ingrosso, al mercato del pesce e presso i migliori macellai, ovunque gli sia garantita la qualità e la freschezza della verdura, del pescato e delle carni. Il cibo è vita, è gioia di vivere, gioia di socializzare. Il cibo è sostentamento, è qualcosa di vitale per amici che si incontrano, che si rivedono come nel caso dei nostri commensali. Le ordinazioni iniziano a fioccare: antipasti di salumi, lasagne e ravioli al sugo od al pesto, taglierini ai funghi, pansoti al sugo di noce,

fiorentine, patatine fritte, insalate, orate o dentici al forno, formaggi, dessert, ecc. tutto annaffiato da Barbera, Grignolino, Chianti, e bianchi di Ovada. I nostri commensali sono tutta gente rude che ha sempre lavorato duro nei cantieri, e, se ha avuto qualche screzio nei rapporti interpersonali, lo ha sempre superato senza alcuna acrimonia come se non fosse successo nulla. E' mezzanotte, il ristorante deve chiudere ma negli altri locali sta iniziandola " la movida " del centro storico. Tutti i nostri amici si promettono reciprocamente : ci vedremo l'anno prossimo più o meno alla stessa data. Ancora una volta. Gli alimenti, il mangiare, le bevande hanno svolto il loro compito, il loro dovere. Hanno rallegrato una "congrega" di amici, di ex colleghi di lavoro. Hanno cementato amicizia, ricordi, solidarietà e reciprocità. Avere amici aiuta sempre a vivere, e una bella "bisboccia" si ripete sempre volentieri.

Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "Commentario sul libro dei delitti e delle pene" di Voltaire"1766-ed. IBIS

"Certo il senato romano aveva come noi un profondo rispetto per il Dio supremo, e tanto per gli dei immortali e minori, dipendenti dal loro eterno padrone, quanto noi ne abbiamo per i nostri santi...Nessun popolo fu più religioso, ma era anche troppo saggio e troppo grande per abbassarsi a punire vani discorsi o opinioni filosofiche in materia di religione. Era incapace di infliggere supplizi barbari a coloro che dubitavano degli aruspici, come ne dubitava Cicerone, egli stesso aruspice, né a coloro che dicevano in pieno senato, come Cesare, che gli dei non puniscono gli uomini dopo la morte.... Le profanazioni erano molte, nonostante il rispetto per il culto. Perché il senato romano non le reprimeva? Perché non influivano minimamente sul governo dello stato, perché non turbavano alcuna istituzione, alcuna cerimonia religiosa. La massima dello stato era "Deorum offensae diis curae" cioè le offese agli dei non riguardano che gli dei".

fine