

**Coronavirus,**  
**ma l'informazione è corretta?**

Mi domando se in questo buio periodo storico (ormai) la informazione è stata corretta.

Me lo posso permettere perché ho lavorato sodo in questo campo sia con il web della redazione di TTM sia con la nostra agenzia informazione e diffusione.

Nella nostra inarrestabile marcia verso il progresso tecnologico nel 2004 ( e poi nel 2005 ) trovai una ottima tipografia a Villanova di Alessandria; da Genova fu un passo che ci consentì di stringere rapporti personali e professionali col titolare Giachetti , persona amabile e intelligente ( frequentazioni in Liguria a Santa e poi a porto Lotti La Spezia) .

Ma il rapporto divenne importante perché ci consentì di aprire in Cina a Shangai un ufficio di corrispondenza con il figlio del titolare, un ragazzo capace che fece un ottimo trait d'union con TTM . La Cina aveva cominciato a stampare una rivista di shipping, inglese/cinese e TTM sia nel colophon sia nelle copertine 2004 e 2005 con nome e un particolare significato: business in Cina. Il giovane nostro corrispondente aveva anche pensato bene di portare in Italia una leggiadra ragazza, molto fine.

Oggi ci fa sconvolgere tutto questo

clamore , questo nostro ( italiano) sottomesso rapporto mediatico alle direttive Covid19 ecc. E ancora un fatto: la” via della seta” continua a correre,verso le città porto nordeuropee, persino a Pavia c’è un terminal logistico, e collegare Cina con Europa , va e vieni: ce la siamo dimenticata?

Visto che ci bombardano di notizie , allora cerchiamo di raccontare le cose in verità, completi, noi abbiamo dimostrato come TTM di esserlo, precursori come sempre . Quanto durerà questo rapporto con un Paese di 1 miliardo e mezzo di abitanti, da cui è partita questa infezione, un virus che forse si nutre della lotta cinese per il potere interno ?

Chi ci guadagna in tutto questo ?

## Cina/ Giappone ,Svizzera , l’ orologio paterno: un parallelo sentimentale

Tutto cominciò con lo scambio/vendita di brevetti , ve lo ricordate? Chi ha una età “discreta” dovrebbe ricordare le paure di essere copiati, con i brevetti rubati... del Sol Levante. Erano gli anni fine ‘50 e sessanta.

Mio padre indossò uno dei primi Seiko costruiti in Giappone una sfida ai grandi brand svizzeri. Era un regalo del mio fraterno amico Roberto Penna che nel 1961 lo portò da Singapore per mio padre cui era legato da un particolare affetto.

Forse neanche la biopolitica esaltata da attuali filosofi come Fusaro che cita la “globalizzazione”, e si puntella ideologicamente con calibri come Z.Bauman e Stiglitz: libertà, morale, deregulation per garantire il profitto, ma a chi ? In realtà i giapponesi sono stati bravi a copiare , ma soprattutto a impadronirsi del concetto tecnologico, una civiltà

la loro non di massa ma di elite nel rispetto della tradizione millenaria di un popolo e la sua storia di cui forse ci siamo dimenticati.

Ma l'informazione no, quella deve precedere la nostra esistenza con la sua navigazione mediatica indipendente ad ogni passo della nostra giornata.

Decio Lucano

---

---

Anna Bartiromo , una donna di mare e di lettere

Anna cara i tuoi “anemoni d’avorio” li cerco e forse li ho dentro il cuore, un cuore stanco, ma i riconoscimenti per te fioccano là dove vengono premiati coloro che si sono dedicati alla cultura, da sempre ,da quando 40 anni fa ci siamo conosciuti.

Anna tu scherzi mica, il tuo carteggio, un libretto profondo che venne stampato nel maggio 2006 e che ripropone l’analisi dell’epistolario Leopardi-Ranieri , 39 lettere , vale la pena di scrivere tanto o è corretto adoperare le parole col cucchiaino da zucchero ? Piano di Sorrento ti è grata, sono sicuro, ora insieme facciamo una preghiera laica o religiosa che sia, a una certa età ti viene qualcosa, il corpo scoppia. Forse anche ai giovani a Milano, così mi dicono, ma nessuno ha una mistica delle espressioni del mare che significa fantasia , non solo problemi per la gente che naviga , tu che sei stata moglie e madre di naviganti.

**Il viaggio fantastico fra i pianeti del sogno del 2013 è un piccolo principe visto in una luce di ricerca della verità come i tuoi studi autobiografici tradotti in un celebre libro del 2015 intitolato Quando l'abisso è il tuo corpo , la malattia , un percorso insidioso , autobiografico, ma come tutti gli scritti e gli articoli di Anna pieni di intensa partecipazione umana. Questo è solo un primo articolo di vaticinio, Anna cara.  
DL**

---

## **L'occupazione della gente di mare, la scuola, le istituzioni, il futuro** **di Tobia Costagliola**

**In questo momento così difficile in cui il nostro paese sembra condannato ineluttabilmente alla paralisi di ogni attività, mentre ci agitiamo, a torto o a ragione, presi dal panico, rabbia e incredulità, dubbi sulle misure di contrasto al “corona virus”, dubbi sulla caotica e confusa narrazione e informazione che non tranquillizza nessuno, mi sembra un sacrilegio parlare e scrivere su altri argomenti. Argomenti che fino a ieri erano parte integrante di una vita che seppur difficile e piena d'incognite era una vita che potremmo definire “normale”. Ho la sensazione che, anche se tutto quanto sta accadendo dovesse ridimensionarsi o svanire come un brutto sogno, il nostro paese ne porterà i**

segni per lungo tempo. Segni di natura economica, sociale, morale. Segni che potrebbero essere anche positivi se mostreranno come ne saremo usciti , a testa alta, temprati e arricchiti dalla triste esperienza che ci sta toccando. Tuttavia, autodefinendomi come voce fuori dal coro, lascio ad altri il compito di seguire le cronache del “virus” . Con un guizzo di ottimismo o di incoscienza, intendo riprendere a scrivere comportandomi come se nulla fosse successo e come se tutto fosse come prima, occupandomi dei soliti problemi di sempre cioè di questioni attinenti a quella vita ”normale” prima del “corona virus”. Riprendo quindi da 4DLNEWS in cui avevo “dissertato” su “La gente di mare invisibile e la disoccupazione”.

## Navi e marittimi. Ripartiamo dai “numeri” e dalle posizioni da mantenere

Nell’ultimo numero delle News ci siamo permessi di riportare i dati elaborati da CNEL e INPS, forniti da Confitarma , relativi alla consistenza dei marittimi italiani e comunitari nella Marina Mercantile Italiana. Si tratta di enti la cui autorevolezza è indiscussa e conseguentemente i “numeri” diffusi possono essere presi come base di riferimento per alcune delle nostre abituali considerazioni.

Nelle precedenti News avevamo riportato che, allo stato attuale, non è ancora possibile stabilire da parte di tutti “gli organi competenti” neanche il numero approssimato dei marittimi italiani disoccupati. Allo stesso tempo, però, abbiamo finalmente preso conoscenza della consistenza di tutto il personale navigante e riportato tutti i dati elaborati da CNEL, INPS e Confitarma che evidenziavano i benefici conseguiti dall’armamento e dalla Flotta Mercantile Italiana grazie alla legge 30/1998 (istituzione Registro Internazionale).

**Per quanto concerne la flotta mercantile di bandiera nazionale, nonostante il ridimensionamento degli ultimi anni, l'Italia mantiene ancora il 5° posto tra quella dei paesi più grandi riuniti nel G20 (il 2° tra quelli occidentali). Le navi di bandiera nazionale (più di 100 Grt) sono 1.430 per tonnellaggio 14,7 milioni di Grt.**

**Nel 1998, anno di istituzione del Registro Internazionale, la flotta mercantile italiana contava 8,5 milioni di Grt , raggiungendo il massimo volume di 19 milioni di Grt, nel 2012. Nel 2017, si registravano 16,3 milioni, nel 2019 14,7 milioni di Grt. Questa diminuzione di tonnellaggio è dovuta allo “svecchiamento” delle navi ma anche alle tristi vicende finanziarie che hanno afflitto alcuni gruppi armatoriali. Ciò nonostante, i marittimi impiegati che erano 30.000 nel 1998, hanno raggiunto, nel 2019, la considerevole consistenza di 65.000. Tuttavia, tale numero, grazie al Registro Internazionale comprende personale italiano, comunitario ed extracomunitario. Se sottraiamo a questo numero 38.000 italiani e/o comunitari restano 27.000 extra comunitari. Pensate veramente che questo numero potrebbe mai essere coperto da altrettanti marittimi italiani ? Mentre siamo in attesa che qualcuno conti veramente quanti sono i marittimi italiani disoccupati, mi sorge l'obbligo di richiamare un dato della CE che, da qualche anno, sta rilevando una progressiva carenza di marittimi comunitari che va oltre il 40 % delle risorse umane necessarie all'esercizio delle flotte comunitarie. Non a caso i 27.000 extracomunitari rappresentano il 40% del totale dei marittimi imbarcati sulle navi italiane ( 65.000 secondo quanto dichiarato dal presidente di Confitarma Mattioli).**

## **Tipologie di disoccupati**

Eppure , girando per “piazza Banchi “ e le corrispondenti piazze dei vari porti italiani troppo spesso si notano marittimi di ogni grado in attesa di un imbarco che non arriva. Come mai ? Tranne casi particolari, ogni persona in attesa ha una sua storia personale con risvolti apparentemente diversi, dagli uni agli altri, ma che, prevalentemente, riflette un triste fenomeno naturale di “selezione” quasi discriminatorio. Oggi l’industria marittima è molto esigente e selettiva (ma mai a sufficienza per come si evolve soprattutto la tecnologia e la “qualità” e specializzazione del lavoro). E, purtroppo, esiste una “sfortunata” minoranza che ne subisce le conseguenze. Fino a qualche decennio fa , l’industria marittima appariva come l’ultima chance per tutti coloro che nei lavori a terra , per la loro impreparazione o per varie carenze caratteriali , umane o sociali, non avevano successo alternando lunghi periodi di disoccupazioni a brevi periodi di lavori degradanti e inaccettabili. In quel periodo, il mare appariva come la salvezza, il “refugium “ di tutti questi esclusi o respinti nei lavori “terrestri”. Quante persone anche non più giovanissime, riuscivano ad imbarcare ! E quanti tra loro erano analfabeti o avevano appena la quinta elementare! Eppure , l’armamento italiano, di fatto, svolgeva una importante funzione sociale ed economica, impiegando migliaia di mozzi, carbonai/ ingrassatori, piccoli di camera, ecc. Quasi tutti, comunque, col duro lavoro e con il graduale apprendimento, riuscivano ad inserirsi in un nuovo mondo che dava loro una opportunità che a terra era stata negata. Ma oggi, purtroppo, questo non è più possibile. Per imbarcare da semplice mozzo è necessario, tra tutti gli altri requisiti, essere in possesso del titolo di studio di scuola media dell’obbligo. Sembra una nota inopportuna e anacronistica perché richiama un problema “antico” che tutti credono sia stato già risolto da lungo tempo. Ma non è così. Esiste ancora, in Italia, un fenomeno chiamato “dispersione

scolastica” che, sta rivelando negli ultimi anni, un progressivo aumento dei giovani che abbandonano gli studi prima del conseguimento del diploma o di una qualifica simile. Una crescita che, nei fatti, si sta rivelando inarrestabile e incontrastabile nonostante siano state adottate, da lunga data, varie politiche di contrasto.

**Dati statistici inconfutabili** da qualunque parte provengano

A questo riguardo, riporto qui di seguito, alcuni dati significativi estratti dal Sole24ore del 9 ottobre 2019 (Nicoletta Cottone) emersi dalla classifica (esplicita ed implicita) stilata da Invalsi-Area rilevazioni nazionali ed internazionali :

“ [...]Il 22,1% degli studenti delle superiori lascia : il 15% rappresenta la dispersione esplicita, il 7,1% la dispersione implicita di chi termina il percorso scolastico senza

raggiungere quei traguardi minimi previsti dall’Invalsi dopo 13 anni sui banchi di scuola. (N.b: Dispersione esplicita: giovani fra i 18 e i 24 anni con diploma di scuola secondaria di primo grado o qualifica di due anni di formazione.

Dispersione implicita : studenti che hanno terminato gli studi, senza raggiungere i traguardi minimi previsti dopo 13 anni sui banchi di scuola).

Nel Centro Nord il report registra una oscillazione di dispersi totali tra il 15% e il 20%, percentuale che al Sud sale oltre il 25%, fino alla punta massima del 31,9% in Campania. I dati peggiori nelle isole, con la Sardegna al 37,4 % e la Sicilia al 37%. La maglia nera spetta alla Sardegna e alla Sicilia, la maglia rosa alla provincia autonoma di Trento e al Veneto. Sono la coda e la testa della classifica della dispersione scolastica che in molte regioni, soprattutto al Sud, rappresentano i numeri di una battaglia persa del mondo dell’istruzione. Solo la provincia autonoma di Trento, al 9,6%,



**mantiene la quota dei dispersi totali sotto il 10%, raggiungendo l'obiettivo previsto dall'Unione europea per il 2020".**

### **Casi “particolari” ma ancora numerosi**

**Vorrei poter contare quante tra le “figure” sopra citate vanno a raggiungere, purtroppo, la schiera di coloro che “attendono” un imbarco. E vorrei ancora ricordare che una percentuale non ben quantificata ma che potrebbe rivelarsi sorprendente, è costituita da una “sottocategoria” dei dispersi sopracitati che non hanno il diploma di scuola media o, addirittura, il diploma di scuola elementare...Persone che, sorprendentemente, sono riuscite finanche a essere iscritte nella Gente di Mare, riuscendo a malapena a scrivere e leggere.... Come hanno fatto? Qualcuno mi ha risposto limpidamente: “con l'autocertificazione”...(ai sensi del D.P.R. 445/2000). E che dire dei “trattoristi” con patente di guida e senza diplomi? Ma “ogni bel gioco dura poco” e sono ancora in tanti che si illudono di poter reimbarcare... Oggi i “filtri” all'ingresso sono più efficaci. Mi è capitato anche di conoscere persone capaci e volenterose che, per varie vicissitudini, non avevano potuto o voluto frequentare, a tempo debito, la scuola dell'obbligo. Si trattava di trentenni o persone di mezza età che con grande sacrificio, sono riusciti, con qualche lustro di ritardo, ad inserirsi nella Gente di mare. Queste figure vanno aggiunte ai marittimi disoccupati di tutte le categorie da me già precedentemente descritte: mozzi o marinai per nulla disposti ad accettare che, senza "corsi di qualificazione" e/o tirocinio, il loro desiderio di imbarcare resta una pura velleità; un allievo che, al primo imbarco, aveva deciso di sbarcare perché non andava d'accordo col Comandante (sic!), al secondo imbarco (nonostante tutto, le occasioni non gli sono**

mancate), dopo qualche settimana è tornato a casa perché a bordo si sentiva sfruttato mentre, invece, si sentiva più in gamba degli ufficiali di grado superiore; un primo ufficiale anziano, frustrato e polemico perché, avendo sempre sottovalutato l'indispensabilità delle certificazioni e dei "corsi", era tuttavia riuscito ad imbarcare di "stramacchio" e pretende di continuare a navigare, così, fino alla pensione...; altri, ancora, giovani diplomati e non, che vivono attualmente a carico dei genitori fin quando non riescono ad imbarcare su una nave da crociera....(o niente..) Insomma un campionario tra cui anche delle figure che, svolgendo lavori stagionali in attività turistico-alberghiere, pretendono di far coincidere l'imbarco, sulla nave da crociera o sul traghetto, col periodo di bassa stagione .... E poi, dulcis in fundo, si potrebbero anche scoprire nelle liste del "Collocamento" e quindi tra i disoccupati, i nominativi di marittimi iscritti appena immatricolati qualche anno fa (7-8 anni a dir poco) attualmente impegnati in altre attività lontane dal mare...

## La voce della verità : Il VI Rapporto sull'economia del mare

Nel 2019, in occasione del 25° anniversario dell'istituzione della Federazione del mare, il Censis ha realizzato il VI rapporto sull'economia del mare per conto della Federazione Italiana del mare. Detto rapporto si riferisce a dati raccolti fino a tutto il 2017, così come i dati elaborati da CNEL e INPS. Ne riporto qui di seguito un piccolo stralcio che rappresenta l'attuale configurazione dell'Italia nell'economia del mare:

“ [...] L'Italia rimane il Paese leader nel Mediterraneo per il crocierismo con circa 13 milioni di passeggeri imbarcati o sbarcati (secondo le stime per il 2019) equivalenti al 40% circa

**del movimento e con 9 porti italiani tra i primi 20 del Mediterraneo;**

**per quanto concerne la flotta mercantile di bandiera nazionale, nonostante il ridimensionamento degli ultimi anni, l'Italia mantiene ancora il 5° posto tra quella dei paesi più grandi riuniti nel G20 (il 2° tra quelli occidentali). Le navi di bandiera nazionale (più di 100 GT) sono 1.430 per tonnellaggio 14,7 milioni di GT;**

**il nostro Paese dispone di una flotta mercantile di bandiera italiana con posizioni nel mondo di assoluto rilievo nei settori più sofisticati. Ad esempio, l'Italia è leader mondiale per la flotta ro-ro con più di 5 milioni di tonnellate di stazza lorda;**

**il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana è iscritto nel Registro Internazionale italiano, uno strumento normativo fondamentale negli ultimi vent'anni per garantirne la competitività;**

**la distribuzione del naviglio per classi di età è ad un livello migliore della media mondiale: attualmente quasi il 30% delle navi ha oggi meno di 4 anni mentre circa un terzo ha tra i 4 e i 9 anni;**

**per ciò che concerne la portualità nazionale, le merci movimentate rimangono sostanzialmente stabili negli ultimi anni, attestandosi nel 2018 intorno ai 491,4 milioni di tonnellate. L'inserimento nel network del commercio internazionale in container vede l'Italia al 13° posto nel ranking mondiale. Quattro sono gli scali nella Top 100: Genova (32° posto), Gioia Tauro (40°), La Spezia (69°) e Trieste con (84°);**

**nel settore ro-ro l'offerta netta di stiva in metri lineari su base settimanale è triplicata negli ultimi 20 anni. Oggi è pari a oltre 1,2 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3,5 milioni di TIR trasportabili annualmente);**

**grazie all'evoluzione del ro-ro l'Italia ha rafforzato ulteriormente il primato dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate di merci trasportate, pari al 37,4% del totale;**

**la cantieristica navale italiana – grazie alle performance di Fincantieri - continua a crescere nei segmenti specialistici, il cruise tra tutti, segmento nel quale si conferma come leader mondiale;**

**la cantieristica da diporto continua a trainare tutto il settore della nautica nazionale e a presidiare efficacemente il mercato estero: nella vendita di imbarcazioni da diporto il fatturato derivante dalla vendita all'estero ha raggiunto l'82,2% del totale; nel mondo l'Italia è il 2° paese per esportazioni ed è il leader nel comparto dei superyacht;**

**la pesca (catture e acquacoltura) è un'attività che rimane labour intensive (28.000 unità di lavoro dirette al 2017).**

**L'Italia è il primo mercato europeo per i prodotti ittici (più di 11,2 miliardi di spesa complessiva e 186 euro pro-capite) [...]**

**Ci tenevo ad evidenziare almeno la sintesi di una parte del succitato rapporto che , ovviamente è molto completo e dettagliato nel fornire un ampio panorama dell'economia del mare italiana. Ma voglio ancora di più evidenziare quanto la nostra situazione sia precaria nonostante le posizioni raggiunte. L'agguerrita concorrenza, la mancanza di coesione all'interno del “cluster marittimo” e dell'intero paese, l'instabilità, l'inadeguatezza ed inconsistenza della politica le sfide sempre più globali poste dalla tecnologia, dall'intelligenza artificiale, dai repentini cambiamenti ad ogni livello, in un contesto economico continuamente variabile, costituiscono un serio e reale pericolo per il mantenimento di queste posizioni che sono tutte da difendere. Ma ci riusciremo ?**

## I punti cruciali da superare

Quali sono i punti cruciali da superare?:

1. L'inadeguata consapevolezza della vitale importanza dell'economia del mare da parte della politica;
2. il rischio di "migrazione" di gran parte della flotta con gravi conseguenze sull'occupazione ( vendite all'estero per "ristrutturazioni finanziarie", fallimenti, eventuale applicazione della legge Cociancich) ;
3. qualifiche e professionalità degli addetti in un contesto tecnologico in continua evoluzione che richiede competenze e aggiornamenti sempre più sofisticate ed avanzate;
4. frammentazione e difformità nel sistema di istruzione con punte di eccellenza destinate a creare sperequazioni e discriminazione da parte dell'armamento nei confronti delle risorse umane disponibili;
5. concorrenza internazionale.

E' con questi punti cruciali che l'industria marittima deve confrontarsi, non in futuro, ma da subito, se vuole evitare una clamorosa "retrocessione" nel consesso internazionale. Come possiamo affrontare le sfide poste dalla inarrestabile evoluzione tecnologica che richiede competenze sempre più eccellenti quando abbiamo ancora problemi come la citata dispersione scolastica? Con l'attuale crescente emergenza sanitaria mondiale ed i suoi riflessi sull'economia, con o senza il Registro Internazionale, a Piazza Banchi e dintorni la popolazione dei disoccupati potrebbe veramente crescere a dismisura. Il mondo cambia dall'oggi al domani e le certezze di oggi possono dissolversi "in un soffio".

In procinto di concludere voglio citare una riflessione dell'amico Vettosi (Managing Director Venice Shipping and Logistics) che, circa un anno fa (7 DLNews 2019), a margine di alcune riflessioni su "marittimi e occupazione", così concludeva :

**“[...]Nel mentre posso solo dire che, da umilissimo analista senza nome (e soprattutto cognome “armatoriale”) mi sembra che il nostro settore rimanga fermo ancora nel tempo senza rendersi conto che, vogliamo o non vogliamo, il Mondo intorno a noi si muove con cambiamenti epocali (già in corso da anni) fatti di “navi intelligenti” (per non dire autonome) ed ecologiche, “smart company”, blockchain, e soprattutto una diversa formazione ed organizzazione del lavoro che, al di là del romanticismo di qualcuno, deve fare i conti anche con nuove norme e skills professionali [...].”**

## **Il nostro sistema formativo sarà in grado di mantenere le nostre posizioni?**

**A proposito di “skills professionali”, visto che abbiamo abbondato con i numeri vorrei evidenziare quali sono i mezzi o meglio le armi a disposizione per affrontare le citate sfide. Oltre ai vari istituti tecnici che hanno sostituito o si sono integrati con gli ex istituti nautici per la formazione di tutte le categorie professionali e oltre ai corsi universitari attraverso cui sembra siano destinate a passare tutte le categorie “specializzate”, sono operativi, in Italia, una pletera di istituzioni/centri di addestramento autorizzati per tutto il personale marittimo. Riporto qui di seguito un elenco aggiornato al 2 ottobre 2017 a cura del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto :**

- Istituti, Enti, Società riconosciuti idonei allo svolgimento dei corsi di formazione professionale IMO e STCW’95 : n.65;**
- istituti e poli formativi riconosciuti idonei allo svolgimento del modulo di allineamento di 500 ore : n.29;**
- istituti e poli formativi riconosciuti idonei allo svolgimento del modulo di allineamento di 300 ore : n.6;**
- istituti autorizzati al Modulo Livello Direttivo : n.18.**

**Siamo convinti che tutto funzioni alla perfezione e che il sistema formativo nazionale risponda alle esigenze di organicità, razionalità, univocità, coordinamento e ragionevole distribuzione su tutto il territorio nazionale? A me sembra che nonostante gli innumerevoli sforzi e tanta buona volontà ci sia ancora tanto da fare soprattutto a livello istituzionale (MIUR e MIT) .Ogni ente “corre” per conto suo, riscuotendo meriti e successo ma, in definitiva, nonostante i cosiddetti poli di eccellenza, si offre ancora l’immagine di un sistema caotico\*, “anarchico” e autoreferenziale che, prima attira l’interesse di schiere di giovani e poi li disorienta, li avvilisce e li scoraggia...E le navi intelligenti, l’intelligenza artificiale e quant’altro...attendono...**

**\*Già si sono visti imbarcare, su alcune navi , ufficiali diplomati, provenienti da altri settori, dotati, però, dei canonici corsi di allineamento. Presto vedremo imbarcare degli ufficiali laureati che faranno la concorrenza a quegli ufficiali che hanno seguito soltanto il “normale” percorso di istruzione. Vi sembra normale? Ma chi se ne cura? Chi dovrà ristabilire un po’ d’ordine? Abbiamo veramente bisogno di ufficiali di serie A e di serie B?**

**Ravenna, 5 marzo 2019**  
**Tobia Costagliola**

---

# LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

## IL DANTEDÌ', GIORNO DEDICATO A DANTE, CADE IL 25 MARZO SPUNTI PER UNA BREVE RIFLESSIONE SUL DANTE NAUTICUS.

La proposta di dedicare una giornata a Dante fu avanzata dalla Fondazione Corriere della Sera nell'aprile del 2019. Il nome Dantedì fu coniato dal linguista Francesco Sabatini, presidente onorario dell'Accademia della Crusca, in analogia ai giorni della settimana (lunae dies = lunedì, etc.). La data del 25 marzo fu scelta perché "gli studiosi ritengono che l'inizio del viaggio del Poeta sia avvenuto il 25 marzo dell'anno 1300". In realtà sull'anno e sulla data vi sono state profonde, accese discussioni e pareri diversi sulle indicazioni che lo stesso Dante fornisce, per una serie di motivi: alcuni controversi, altri di difficile lettura; e non si è mai pervenuti ad un dato condiviso. Pertanto, sul piano filologico e storico, la data di inizio della "visione" di Dante (25 marzo del 1300) deve essere considerata una convenzione imposta da una certa cultura prevalente.

La dimensione monumentale del poeta per antonomasia non si discute, come una sterminata letteratura evidenzia, sempre ed ovunque. Ma per interpretare i suoi messaggi etici, teologici, ideologici, politici, sociali non si può fare a meno di considerare che Dante è anche un esponente di rilievo della cultura del suo tempo e le sue conoscenze hanno solide basi non solo in Alberto Magno e in Tommaso d'Aquino ma si alimentano di apporti filosofici e scientifici che la cultura araba forniva alla Cristianità. L'esame della Commedia e di altre opere mostra la familiarità dell'autore in svariati campi del sapere, il cui orizzonte include conoscenze di astronomia, di geografia, di geometria, di economia, di botanica, di scienze della natura. Tali conoscenze vengono inserite da Dante negli istituti o figure retoriche (in primis similitudini, metafore, allusioni, allegorie ...) che Egli usa come strumenti per esprimere la sua Poesia. Purtroppo tali conoscenze hanno costituito, per larghe schiere di studiosi, motivi per



far risaltare aspetti particolari della personalità intellettuale di Dante finendo, troppo spesso, per sminuire e mortificare la sua Poesia. Quindi un esame degli elementi dottrinari e scientifici presenti nell'opera deve servire solo per lumeggiare il complesso mondo poetico, senza alcun fine didascalico; e tali elementi vanno considerati perciò “come ingredienti per arricchire e potenziare la macchina retorica e catturare con maggior presa l'animo del lettore, da illuminare e guidare verso la verità e la salvezza.”

## DANTE NAUTICUS, ma chi lo sa ?

Nella immensa pubblicistica su Dante mancano studi o riferimenti sistematici all'arte nautica, alle competenze navigatorie del Poeta.

Analisi, considerazioni e commenti ad alcuni aspetti legati a note metafore navigatorie sono molto diffuse; ma non mi pare esistano tentativi di inquadrare l'argomento in una prospettiva globale, in una visione organica di insieme, per esplorare e fare emergere significati meno immediati, meno evidenti, più profondi e più generali.

Eppure la Commedia di Dante racconta un viaggio ed il viaggio, per natura e per concezione, è assimilabile all'azione del navigare, per cui non deve sorprendere se nell'opera di Dante, nella sua poesia, la navigazione sia molto presente con funzioni e significati reali e simbolici. Nell'occuparmi della Storia della Navigazione mi capitò di mettere assieme i principali riferimenti nautici contenuti nella Commedia e nel Convivio. L'esame a colpo d'occhio mi fece subito percepire una particolare conoscenza navigatoria, oltre ad una notevole sensibilità del nostro Poeta per il navigare. Dai riferimenti veniva fuori una Sua visione organica della materia seppure espressa in figure retoriche ed in stile poetico. Quindi ordinai il materiale e fui in grado di evidenziare la concezione filosofica ed operativa del “Dante Nauticus”, cioè una teoria della navigazione estesa all'ambito politico.

Egli considera il tema fondamentale del muoversi “per lo gran mar dell'essere”, potente metafora nautica che contiene i tre grandi elementi: “il mare, il porto, la navigazione, attorno ai quali ruota una serie policroma di similitudini, metafore e allusioni”. Il tema sottende il concetto del navigare, in una teoria della navigazione la quale trova

nel Convivio una definizione precisa, come viene data in (IV, IV, 5-6), vale a dire che a bordo tutti gli uffici sono ordinati e mirano ad un solo fine cioè a “prendere il desiderato porto per salutevole via”. Questa definizione implica il concetto di una navigazione progettata e pianificata; inoltre essa deve seguire la via più idonea, più conveniente, più vantaggiosa, in sintesi “salutevole”. La condizione comporta una filosofia di utili e sapienti compromessi tra costi compatibili e benefici ottenibili, tra assunzioni di rischio e un ragionevole grado di sicurezza, scelta dettata dalla ponderata valutazione della incidenza dei numerosi fattori in gioco, in un processo complesso come pochi.

I riferimenti danteschi della Commedia, ed in parte del Convivio, forniscono numerosi elementi per cercare e seguire l’orientamento, nonché per la misura del tempo con gli astri. Si possono quindi individuare le rotte seguite, sia costiere sia per peleggio o in alto mare, in funzione delle condizioni geografiche e ambientali del navigare. La navigazione di Ulisse, fatta per “l’alto mare aperto”, indica in sintesi i motivi di un’impresa ardita, temeraria, in un ambiente ignoto, ed i metodi astronomici per controllare la posizione della nave che naviga verso l’equatore e gli antipodi impraticabili. Non mancano richiami e allusioni ai segni del tempo e del mare, le varie operazioni marinaresche, le manovre delle navi in mare ed in porto; inoltre sono descritte le operazioni della nave in rimessaggio per riparare i danni da lunghe navigazioni e recuperare la piena condizione nei requisiti nautici. Gli elementi della Commedia mettono ancora in evidenza gli aspetti economici, gli aspetti relazionali, emotivi e sentimentali, legati all’azione del navigare.

La navigazione come metafora della vita e del vivere sociale viene evocata da Dante nel Convivio ed in vari luoghi della Commedia. Peraltro la sua condizione di esule ( Tu proverai sì come sa di sale//lo pane altrui, e come è duro calle// lo scendere e ’l salir per l’altrui scale”) lo fa paragonare, con grande amarezza, ad un “legno senza vele e senza governo”. Nel mio breve saggio “Dante e la Navigazione” ho avuto modo di indicare i luoghi ed i versi in cui vengono fornite le indicazioni accennate sopra in modo sintetico, corredati da alcune riflessioni e da un commento esplicativo. L’efficacia delle similitudini, l’eleganza delle metafore, le pungenti allusioni in tema navigatorio (tutte declinate secondo la chiave di lettura che lo stesso Dante

fornisce in *Convivio*, II, 1: letterale, allegorica, morale e anagogica) si sono diffuse nei linguaggi più generali come quelli della politica, della religione, della letteratura senza escludere il linguaggio corrente.

## DA DANTE A LUIS DE CAMOES

Il Dante Nauticus trova interessanti riscontri in tutti gli autori antichi; in particolare in Virgilius Nauticus, evidenziato con elegante stile letterario e sapienza navigatoria da Augustine Ial. Ma trova pure un significativo riscontro nel poema epico “Os Lusíadas” di Luis de Camoës che canta le gesta dei navigatori lusitani lanciati alla ricerca delle rotte per le Indie Orientali. In esso tutti i protagonisti, e non solo Vasco da Gama, sono personaggi reali, non mitologici, come fa subito notare il Camoës. Nel poema *Os Lusíadas* il tema centrale e assorbente è il mare e la navigazione che costituiscono anche l’elemento che dà la spinta propulsiva, dinamica al racconto; per cui può dirsi che esso è il poema navigatorio per eccellenza. Ma per trattare argomenti marini e nautici di un viaggio oceanico de Camoës deve creare una struttura coerente (a *machina do mundo*), una trama basata su una tematica navigatoria in cui gli istituti o figure retoriche diventano parte importante, come lo sono nell’*Odissea*, nelle *Argonautiche*, nell’*Eneide*, nella *Commedia*. Su questa struttura si innerva la poesia di Camoës con i suoi poliedrici messaggi: epici, emotivi, spirituali, morali, religiosi, di denso orgoglio nazionale, con agile creatività e di un lirismo genuino che conferiscono al poema potenza espressiva e organicità di contenuti di notevole rilievo. Perfino un Benedetto Croce, il quale in genere nega all’epica un’autentica dimensione poetica, deve riconoscere che *Os Lusíadas* “sono il più grande poema eroico moderno e di tutti i tempi”.

E Luis de Camoës ha assimilato bene la “lezione di Dante”. Infatti fin dall’incipit Egli invoca le Muse per cantare gli eroi che dalle rive lusitane si spinsero su rotte ignote, “*Por mares nunca de antes navegados*” la quale evoca il noto motivo dantesco “*Venimmo poi in*

sul lito deserto, // che mai non vide navicar sue acque // omo, che di tornar sia poscia esperto”. E per vincere le insidie di quei mari e dei temibili Mori vi sono “ ... os rudos marinheiros // Que tem por mestra a longa experiencia”. Si propria quella, l’esperienza così presente, così cara al genio di Leonardo da Vinci, il quale ai suoi tempi veniva considerato alla stregua di un “illetterato” dai delicati e insipidi umanisti amanti delle “humanae litterae” ciceroniane. Esperienza sempre presente e guida di Duarte Pacheco Pereira, l’Achille lusitano per de Camoes, nel suo accurato roteiro “ Esmeraldo de Situ Orbis”. Luciano Pereira da Silva, cattedratico di Meccanica Celeste all’Università di Coimbra, in una pregevole opera “A Astronomia de Os Lusíadas” prende in esame, con un dotto ma leggibile commento, i passi con riferimenti di astronomia nel poema di Camoes e rileva subito l’affinità di stile con la Commedia di Dante. Nella sua trattazione filologica della tematica Pereira trova il modo di confrontare la visione astronomica della “machina do mundo” del poeta lusitano con quella di Dante; confronto sfrondata dai progressi nelle conoscenze geografiche e cosmografiche che si erano registrati in circa tre secoli. E l’incidenza delle Grandi Scoperte Geografiche del XV e del XVI secolo non pare siano state valutate nella reale dimensione dagli studiosi da tavolino del periodo storico e letterario noto con il nome di “Umanesimo e Rinascimento”. Camoes scrive il suo poema nella seconda metà del XVI secolo; ma già nel 1523 Pietro Pomponazzi, professore di filosofia alla università di Bologna, poco dopo il rientro della nave Victoria, la quale aveva compiuto la prima navigazione attorno alla Terra e sfatato numerosi tabù ereditati dalla cultura (scienza), si poneva il quesito “Ma se l’esperienza entra in conflitto con la scienza (precostituita ndr) cosa si fa?” In tempi anteriori si sarebbe risposto: “Ipse dixit”, l’ha detto lui (Tolomeo) e non si discute. Ma ora doveva dire “Standum est sensui et dimittenda ratio” (L’esperienza resti e la ragione sia accantonata). Si tratta di una vera autentica rivoluzione sui modi di pensare e di essere. Ma Camoes trova ancora in Dante, nella poesia di Dante, un riferimento forte, valido, sicuro. Parola di Luciano Pereira da Silva.

**Silvestro Sannino**

---

---

# Storia della marineria passaggeri italiana di Francesco Pittaluga

## “ IL PIROSCAFO “PACE”, UNA PICCOLA NAVE DIMENTICATA “

*L'ingegner Pittaluga pesca nei suoi ricchi archivi e questa volta mi introduco ma solo per ringraziarlo perché il “Pace” appartiene ai miei ricordi . DL*

### Allestita come i moderni transatlantici

Benché gli Stati Uniti d'America fin dagli anni Venti e Trenta del Novecento siano stati una delle prime nazioni al mondo a dare un grande impulso all'apertura di regolari linee aeree interne e successivamente anche internazionali, fino alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale vi era tutta una fitta rete di servizi marittimi che collegavano fra di loro i tanti porti, grandi e piccoli, sia della costa Est che di quella Ovest degli “States” con prolungamenti verso le mète più popolari dei Caraibi e del Centro America-Golfo del Messico. Dal Maine alla Florida, dalla California all'Alaska tante erano le compagnie di navigazione impegnate in questi servizi e altrettante le unità adibite a ciò, quasi tutte di modesto tonnellaggio ancorché affidabili e confortevoli: in pratica le antesignane dei moderni traghetti di oggi ma gestite come dei piccoli transatlantici di cui, negli allestimenti interni, spesso riportavano il lusso e l'alto livello di

**servizio offerto ai passeggeri, anche quando si trattava di brevi traversate di un giorno o due al massimo.**

**Fra queste compagnie era molto popolare la “Peninsular & Occidental Steamship Company” di Miami, chiamata comunemente “P&O” ma da non confondere con la molto più grande società di navigazione britannica dalle medesime iniziali, la “Peninsular & Oriental” appunto, impegnata nei traffici verso l’Estremo Oriente, il Pacifico e l’Australia e oggi uno dei leader del settore crocieristico mondiale con le proprie navi e quelle della affiliata “Princess Cruises”, peraltro confluite da alcuni anni nel grande consorzio “Carnival” al pari di “Costa Crociere”, “Cunard”, “Holland America” e altre minori. La “P & O” statunitense, sussidiaria a sua volta delle compagnie ferroviarie “Florida East Coast Railroad” e “Atlantic Coast Line”, univa i porti di Miami, Tampa e Key West con alcune isole delle Antille: il suo collegamento più importante era la tratta notturna fra Miami e L’Avana, in tempi in cui numerosi turisti e avventurieri nordamericani frequentavano Cuba dove la presenza statunitense era favorita dai governi del tempo per il grande giro di affari e di dollari che convogliava verso l’economia dell’isola, con modalità lecite in tanti casi e in altri meno fra cui il contrabbando, lo spaccio illegale di alcolici e il gioco d’azzardo.**

**Fra le unità di spicco della compagnia si ricorda la “Florida” del 1931, di quasi 5000 tonnellate e la leggermente più piccola “Cuba” del 1921, di poco più di 4000: due veri e propri “mini-liners” dalla struttura compatta, con lunghe sovrastrutture sopra lo scafo lungo un centinaio di metri, prora dritta, poppa a incrociatore per la seconda e a clipper per la prima, due alberi, due eliche, motori a vapore a tripla espansione, unica ciminiera ben proporzionata a centro nave e capacità ricettiva per entrambe di circa 500 passeggeri.**

**Prive di stabilizzatori, pare che rollassero molto ma ciò non compromise mai la loro popolarità da parte dell’utenza, tant’è vero che alla fine del secondo conflitto mondiale, dopo un’intensa attività bellica come trasporto truppe, ne venne deciso il ripristino. Ciò andò a buon fine solo per una di esse per due motivi principali: i costi di rimodernamento di entrambe le due navi si rivelarono infatti troppo ingenti per la compagnia armatrice, inoltre fin dal 1947 erano iniziati voli regolari di linea verso L’Avana che di lì a poco, e non solo**

su quella rotta, avrebbero soppiantato i servizi marittimi corrispondenti.

Si decise quindi di procedere con la sola “Florida”, la meno anziana e più grande delle due, che venne ristrutturata e navigherà felicemente per più di due decenni anche se, a seguito della rivoluzione cubana di Castro del 1959-60, limiterà in seguito le sue traversate fino ai porti di Nassau e Freeport nelle Bahamas e terminerà la sua lunga carriera sui mari ribattezzata “Le Palais Flottant” all’Expo di Montreal del 1967-68.

La sua consorella “Cuba” venne invece messa in vendita nel 1946, proprio nel momento in cui la compagnia di navigazione italiana “Ignazio Messina & C.” era alla ricerca sul mercato dell’usato di una unità di medio tonnello onde rilanciare i suoi servizi passeggeri nell’area del Mediterraneo.

Facendo un piccolo passo indietro, questa società, costituita ufficialmente nel settembre 1929, affondava le sue radici in una precedente risalente al 1914 e si era impegnata all’inizio in un servizio di sole merci per i porti della Libia e della Tunisia con piccole unità da carico acquistate all’estero, soprattutto in Germania e in Inghilterra. Dopo la Campagna d’Africa e la costituzione della “A.O.I.-Africa Orientale Italiana” inaugurò anche un regolare servizio misto passeggeri e merci per Eritrea e Somalia adibendovi i tre piroscafi “Ogaden”, “Semien” e “Tembien”, tutti acquistati come le unità precedenti sul mercato dell’usato, stazzanti fra le 4 e le 6000 tonnellate e della capacità di trasporto di più di 200 passeggeri ciascuno. Solo il “Semien” sopravviverà al conflitto ma, ribattezzato “Lugano”, verrà adibito all’esclusivo traffico merci e demolito nel 1952 dopo 54 anni complessivi di onorata carriera.

Dati questi precedenti, la “Linea Messina” era comunque ansiosa di immettersi di nuovo nel traffico passeggeri vista l’alta domanda del momento: dopo alcuni tentativi di inserirsi nel settore emigratorio per il Venezuela, nel luglio del 1947 inaugurò col “Cuba” ribattezzato per ragioni facilmente intuibili “Pace”, un nuovo servizio quindicinale passeggeri fra Genova, Napoli, Alessandria d’Egitto e Beirut con scali intermedi e facoltativi a Messina, Pireo e Port Said cui si aggiungeva Marsiglia nel viaggio di ritorno. Data la velocità di crociera di 17 nodi, l’intero percorso andata e ritorno veniva coperto in circa quindici giorni divenendo in tal modo una vera e propria crociera oltreché un

**viaggio di puro trasferimento fra i nostri porti e quelli del Vicino Oriente.**

**La nave era stata ristrutturata negli interni ma, a parte un nuovo dritto di prora più moderno, conservava la linea esterna tipica delle costruzioni d'anteguerra, anche se lo scafo, in origine nero, era stato ridipinto di bianco con banda nera al bagnasciuga e ciminiera coi colori della nuova società armatrice italiana, nera con banda bianca alla sommità e grande stella bianca al centro: gli stessi colori adottati a suo tempo dalla "Sitmar", una compagnia di navigazione degli anni Venti e Trenta cui abbiamo già fatto cenno a più riprese nel corso di questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" e armatrice, fra le altre, delle prestigiose "Esperia" e "Ausonia" già ricordate in questa sede e impegnate a suo tempo più o meno sulla medesima rotta e da non confondersi con la successiva "Sitmar" degli armatori Vlasov che pure abbiamo già avuto occasione di citare.**

**Se nell'aspetto esterno ci furono pochi cambiamenti, internamente la nave venne sapientemente trasformata in base al tipo di passeggeri previsto sulla linea che avrebbe dovuto coprire: un trasporto nel complesso di élite dove il traffico emigratorio sarebbe stato minoritario a favore di un flusso turistico preponderante. Erano fra l'altro gli anni in cui in Egitto e nel Libano vi era una florida e nutrita presenza di cittadini inglesi e francesi benestanti, di alti funzionari governativi, di militari d'alto rango, di diplomatici che viaggiavano spesso e la colonia italiana di Alessandria contava ancora migliaia di nostri connazionali per lo più relativamente abbienti e abituati da sempre a viaggiare circondati da un certo comfort e non ancora allontanati da quel Paese a seguito delle politiche nazionalistiche e xenofobe del presidente Nasser che arriveranno in seguito anticipando di alcuni anni quanto farà poi in Libia il suo emulo Gheddafi.**

**Tornando alla nostra nave, allo scopo di venire al meglio incontro alla propria clientela, il piroscafo "Pace" venne dotato di una elegante prima classe che poteva ospitare 184 passeggeri in cabine multiple, quasi tutte esterne e in molti casi dotate di servizi privati. Altri 78 erano alloggiati in una seconda altrettanto confortevole e solo 60 venivano ospitati in una terza, definita comunque "distinta" onde sottolineare che il suo livello era comunque superiore rispetto a quello presente sulle terze classi delle altre navi di allora.**



Le cabine di prima classe erano concentrate sul ponte lance: su quello sottostante di passeggiata si susseguivano le sale sociali di prima e seconda classe e altre cabine sia di prima che di seconda. Sul ponte successivo altre cabine mentre sul ponte ancora inferiore le sale da pranzo delle tre classi ed i locali sociali di terza. Le ampie passeggiate estese su due ponti consentivano di usufruire di una piacevole area di soggiorno durante la navigazione e compensavano in parte alla scarsità di spazi ponte all'aperto, dovuta al fatto che le sovrastrutture, onde ottimizzare al meglio i volumi interni, erano quasi ininterrotte da prua a poppa perchè erano state così concepite in origine per la traversata notturna da Miami per L'Avana e viceversa che non avrebbe necessitato di aree all'aperto particolarmente sviluppate. Nei suoi primi anni di esercizio con i colori della "Linea Messina" il piroscafo "Pace" ebbe un discreto successo: fra il gennaio ed il febbraio del 1948 effettuò un viaggio straordinario con emigranti per La Guayra e Porto Cabello ma in seguito la società decise di abbandonare quel settore dove stava facendosi preponderante la presenza di altri gruppi armatoriali quali i Costa e i Grimaldi. In seguito venne adibito a crociere nel Mediterraneo alternate ai servizi di linea per Alessandria e Beirut, estesi a Barcellona in un secondo tempo: popolari saranno a suo tempo le crociere in Terrasanta noleggiata da organismi legati al Vaticano ed alla Chiesa Cattolica fra cui l'Opera Romana Pellegrinaggi ed i Pellegrinaggi Paolini in concomitanza con la Pasqua Cristiana ed i viaggi di piacere alla volta di località suggestive ed isole oggi conosciutissime ma che allora stavano aprendosi timidamente al turismo. Nel 1955 il piroscafo venne utilizzato per una crociera speciale da Genova alla volta di Lisbona cui presero parte circa trecento esponenti di varie casate nobiliari italiane che si recavano in Portogallo a Cascais per le nozze di Maria Pia di Savoia, primogenita dell'ultimo re d'Italia Umberto II.

A fronte dei primi profittevoli anni di esercizio, nella seconda metà degli anni Cinquanta le cose iniziarono però a cambiare: la concorrenza di altri vettori sia italiani che stranieri su quella stessa linea si fece sempre più forte.

In breve l' "Adriatica", la "Turkish Maritime Lines", le greche "Hellenic Mediterranean Line" e "Typaldos Brothers Line" e le francesi "Compagnie de Navigation Paquet" e "Française de

**Navigation”**, solo per citarne alcune, vararono un piano di potenziamento che in pochi anni vide l’immissione in linea di parecchie unità, nuove o di seconda mano, a fronte delle quali la presenza di una sola unità in servizio rendeva impossibile reggerne la concorrenza. Forse per questo la “Linea Messina” decise di disimpegnarsi da questo settore di traffico in assenza, anche, di un piano di sviluppo che verrà da essa riservato ad altri collegamenti. Fatto sta che fra la primavera e l’estate dei suoi ultimi anni di esercizio la nave venne distolta dal suo abituale impiego per essere immessa, a seguito di un noleggio stipulato con la Regione Sardegna e altri operatori marittimi del settore, sulla linea quadrisettimanale Genova-Porto Torres in aperta concorrenza con gli analoghi servizi offerti dalla “Tirrenia” che, comunque, fin dal 1961 la noleggiò direttamente come unità di rinforzo rispetto a quelle già presenti nei suoi collegamenti con l’isola. Ribattezzata a tale scopo “Sassari” e mantenuta in servizio fino all’anno successivo, con l’immissione in linea della “Olbia” ex-egiziana “Nefertiti” e delle nuove “Città di Napoli” e “Città di Nuoro” se ne decise l’alienazione e la vendita per demolizione.

Si concluse così dopo più di quarant’anni la carriera sui mari di questa piccola unità: nave solida, affidabile, che ha navigato prima in acque americane e poi nel nostro Mediterraneo contribuendo alle fortune dei propri armatori ma che oggi è praticamente dimenticata. Come pure sconosciuti ai più i trascorsi servizi passeggeri della “Linea Messina”, da tempo specializzata nei traffici tutto merci e container roll on/roll-off per gli scali del Golfo Persico, dell’Africa e dell’Australia e tristemente venuta alla ribalta col suo “Jolly Nero” e la tragedia della Torre Piloti del porto di Genova nel maggio del 2013.

Ciò a scapito di un’onorata attività sui mari che dura da più di novant’anni e pone la compagnia ai primi posti per il tipo di traffico marittimo specializzato in cui è oggi impegnata e ne fa una delle poche che porta ancora il tricolore italiano sui mari del mondo.

**FRANCESCO PITTALUGA**      Genova, 4 marzo 2020  
ingegnere aeronautico console Associazione “A Compagna”-Genova  
storico aero-navale

---

# **Centenario Apostolato del Mare** **1920 - 2020**

**Il 04 Ottobre 1920 alle ore 20 a Glasgow Scozia presso l'Istituto Cattolico del Paese ci fu un incontro durante il quale si è discusso sulla necessità di rilanciare la visita sulle Navi e l'Assistenza ai Marittimi. Quella notte a Glasgow iniziava una nuova era per la pastorale dei marittimi della Chiesa cattolica.**

**Papa Pio XI approvò e benedisse le prime Costituzioni nell'aprile del 1922**

**Tutti i Pontefici che da allora hanno guidato la Chiesa hanno benedetto ed incoraggiato lo sviluppo di questo Apostolato.**

**Dal gruppo iniziale di persone che si riunirono a Glasgow, oggi la Stella Maris (Apostolato del Mare) assiste marittimi, pescatori e le loro famiglie in tutto il mondo, con una presenza in circa 300 porti di 55 Paesi, con oltre 200 cappellani di porto e centinaia di volontari.**

**Da allora sono trascorsi cento anni e questo ministero è cresciuto ed è andato adattandosi alle**

**Continue trasformazioni dell'industria marittima, restando purtuttavia fedele alla missione iniziale "di rivelare Cristo a coloro che navigano a bordo delle navi, allo scopo di condurli ad una maggiore conoscenza di Cristo e della sua Chiesa".**

**Il XXV Congresso Mondiale e la celebrazione del Centenario della Stella Maris (Apostolato del Mare) si terrà dal 29 Settembre al 4 Ottobre 2020, a Glasgow, Scozia.**

**Sarà un'occasione per fare memoria e rendere grazie per tutte le persone che negli ultimi cento anni hanno servito la gente del mare, per discernere il presente e tracciare il futuro del nostro ministero, al fine di rispondere all'evoluzione dei bisogni dei marittimi, dei pescatori e delle loro famiglie.**

# LIBRI

## LETTURE A CURA DI Renato FERRARO

### Giuseppe Conte

**I SENZA CUORE**

**Scrittori Giunti, 2019**

**Pagine 420, euro 19,00**

L'articolo 1235 del vigente codice della navigazione stabilisce che "Agli effetti dell'art.221 c.p.p. sono ufficiali di polizia giudiziaria ... omissis ... 2) i comandanti delle navi e degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione, ... omissis ...".

Ma questa non è un'invenzione di Antonio Scialoja, il grande giurista ispiratore del citato codice (che è del 1942): da sempre il comandante della nave è maitre après Dieu e, come tale, responsabile del buon ordine a bordo, e quindi inquisitore degli eventuali delitti avvenuti sulla sua unità.

Lo era anche nel 1116, anno in cui si svolge la vicenda narrata in questo strepitoso romanzo di Giuseppe Conte, il grande poeta e scrittore ligure, strepitoso ma anche sconvolgente per la crudeltà di certi misfatti che avvengono a bordo della galea genovese Grifona, armata e comandata da Guglielmo il Malo della storica famiglia degli Embriaci, in rotta per l'Atlantico per una missione misteriosa che sta particolarmente a cuore a Guglielmo: scoprire se la coppa di smeraldo da lui riportata dalla I Crociata alla quale ha valorosamente partecipato, e da lui donata alla Cattedrale genovese di San Lorenzo (dov'è tuttora conservata!), sia autentica o una copia. Questa coppa sarebbe stata donata dalla Regina di Saba a Salomone, e poi da Gesù usata nell'Ultima Cena.

Guglielmo, nelle sue indagini sui crimini commessi a bordo, è affiancato dallo scrivano Oberto da Noli; ma i due non riescono a scoprirne l'autore (o gli autori), e solo per caso se ne viene a capo alla fine della vicenda: insomma, un libro di narrativa marinara (ahimè,

quanto pochi nella nostra letteratura ...) ma insieme un classico thriller, la cui imprevedibile soluzione si scopre solo alla fine.

Ma di là dalla vicenda narrata, quello che anche può intrigare i lettori, specie quelli della “Rivista Marittima”, è l’uso di termini marinareschi in parte desueti, quindi non noti a noi vecchi marinai del Vespucci; per fortuna alla fine del libro vi è un glossario che chiarisce gli eventuali dubbi. Per esempio: “carrozza di poppa” è un “vano sopraelevato a poppa, formato da un telaio di legno e da stoffa, che fa da sala degli ufficiali”; “pianero” è un “remo più vicino alla corsia e dunque il più lungo dei tre remi di un banco”; mentre “postizzo” è il “remo mediano di un banco”. E si potrebbero citare ancora molti di questi termini non più in uso, quindi da scoprire.

Ma non basta: altro fattore di particolare interesse del libro è la rievocazione della grande cultura araba del nostro Medioevo: io non sapevo, per esempio, che Lisbona avesse goduto di grande magnificenza ai tempi del dominio saraceno e berbero, quando era conosciuta col nome di al-’Išbūnah; e, sempre a proposito della mia ignoranza in geografia, non sapevo che esiste una Cornovaglia francese (oltre quella britannica), la cui antica capitale era Quimper, in bretone Kemper (e come tale indicata nel romanzo): regione della quale Conte rievoca antiche, affascinanti leggende.

Si ha anche un breve incontro con i Vichinghi (miei ... vecchi amici) 1, ma per fortuna senza conseguenze bellicose.

Ancora due personaggi vorrei ricordare: Carnac il Mancino, un massiccio maestro d’ascia bretone che diventa la guardia del corpo di Guglielmo; e l’Abate Brendan: che si tratti di Brendan the Navigator? No, non è possibile: il secondo ha compiuto le sue epiche gesta nel VI secolo, molto prima del XII, quando si svolge la vicenda narrata nel romanzo qui rassegnato.

Per tornare alla cultura araba, va detto che Giuseppe Conte, l’Autore di questo splendido romanzo, ne è da sempre un fine conoscitore ed estimatore, tanto da aver scelto come suo pseudonimo Yusuf, che poi altro non è che il nostro Giuseppe Conte.

**Renato Ferraro**

Da RIVISTA MARITTIMA

---

## Fincantieri , la Francia ,Assonave, la navigazione continua

### Vertice franco-italiano di Napoli: i due governi danno pieno sostegno alla cooperazione tra le industrie navali

L'accordo intergovernativo siglato oggi ribadisce il pieno sostegno di Francia e Italia a Naviris, la joint venture di Naval Group e Fincantieri. Questo accordo rende pienamente operativa l'alleanza di lungo periodo avviata dai due gruppi industriali.

“Accogliamo con favore questo accordo intergovernativo, che rafforza la nostra joint venture Naviris. Siamo lieti di poter contare sul sostegno di entrambi i governi italiano e francese, insieme alle Marine dei nostri due Paesi, per portare avanti la nostra missione in modo efficace”, hanno dichiarato Hervé Guillou e Giuseppe Bono, rispettivamente CEO di Naval Group e di Fincantieri.

Naviris, la joint venture di Naval Group e Fincantieri, è stata costituita nel gennaio 2020

Questa joint venture paritetica tra i due gruppi gestirà progetti ambiziosi, tra cui la modernizzazione di mezza vita delle fregate franco-italiane della classe Orizzonte, progetti comuni di ricerca e sviluppo, opportunità per l'export e lo sviluppo della European Patrol Corvette.

### La cooperazione tra Naval Group e Fincantieri è una chiave per il consolidamento del settore navale europeo

Naval Group e Fincantieri sono aperti ad allargare la loro cooperazione ad altri partner europei al fine di rendere l'industria navale europea leader mondiale per performance di prodotto e innovazione tecnologica.

*Gentile utente, La informiamo che ha ricevuto la presente comunicazione in relazione al legittimo interesse di Fincantieri S.p.A. volto a diffondere informazioni di carattere finanziario o comunicati stampa riferiti ad attività della Società stessa. I suoi dati possono essere da Lei forniti o raccolti dalla Società per mezzo di altri intermediari. I*

*suoi dati sono trattati da Fincantieri esclusivamente per tali finalità. Per richiedere di non essere più contattato nel caso di future comunicazioni, o per ricevere ulteriori informazioni sul trattamento dei dati, può scrivere all'indirizzo [privacy@pec.fincantieri.it](mailto:privacy@pec.fincantieri.it).*

-----  
.....

## **LE OPINIONI IN LIBERTA'**

**Pubblichiamo una breve corrispondenza molto salace con il nostro Silvestro Sannino sulla storia dei traghetti delle Ferrovie dello Stato .**

## **I marittimi bellicosi delle ferrovie**

Caro Decio,

*.A proposito dell'analisi di Francesco Pittaluga sui traghetti delle Ferrovie dello Stato ti invio lo scambio di messaggi con il mio ex alunno, cap. l. c. Giuseppe Massa, a lungo nel direttivo delle F. S. traghetti, ora in pensione..*

*Un abbraccio*

**Silvestro Sannino**

**Subject: R: R: 04 DL NEWS 2020 VOL XIV ALLEGATO**

**Date: Thu, 27 Feb 2020 14:48:57 +0100**

**From: "Giuseppe Massa" <[gusmassa@gmail.com](mailto:gusmassa@gmail.com)>**

**To: <[silvestro.sannino@tiscali.it](mailto:silvestro.sannino@tiscali.it)>**

Caro Silvestro.

per quanto riguarda i marittimi bellicosi, ivi compresi i loro rappresentanti sindacali, anche loro marittimi interessati, sono tutti

felicemente in pensione. Relativamente a quest'aspetto si pone un tema generazionale, forse molto attuale se riferito alla previdenza sociale. Infatti il risultato finale di quelle vicende è stato che a fronte di circa 2.000 posti di lavoro, tra diretti ed indotto, oggi non né è rimasto neanche uno. In altre parole la difesa anacronistica ed egoistica dei privilegi che ti ho accennato e che interessavano lavoratori attempati, non ha consentito di passare il testimone alle nuove generazioni, che ne ha pagato il conto.

Sulla seconda domanda che mi poni non ho alcun motivo ostativo all'invio della mail a chiunque tu ritenga opportuno, solo che vorrei evitare pleonastiche polemiche con persone che non abbiano lo stesso grado di conoscenza delle cose che io purtroppo ho; non è presunzione e neanche arroganza, ho solo una forte "allergia" nei confronti dei tuttologi di turno pronti a spiegarti qualsiasi cosa, bastano e avanzano quelli che quotidianamente affollano i talk show televisivi e/o infestano le pagine dei quotidiani.

Un abbraccio.

Peppe

p.s.

Anni dopo i fatti trattati ebbi modo di confrontarmi con il segretario nazionale della Fisafs, oramai in pensione, che riconobbe gli errori commessi, però, tu mi insegni, sia il cocodrillo sia le sue lacrime non sono commestibili.

Da: silvestro.sannino@tiscali.it [mailto:silvestro.sannino@tiscali.it]

Inviato: giovedì 27 febbraio 2020 10:51

A: Giuseppe Massa

Oggetto: Re: R: 04 DL NEWS 2020 VOL XIV ALLEGATO

Caro Peppe,

Mi aspettavo che sotto ci fosse qualcosa del genere. Due domande.

- Quei marittimi guidati o istigati dal sindacato così "bellicoso" che fine hanno fatto?



**- Potrei inviare la tua risposta "per opportuna conoscenza" a Decio Lucano?**

**Saluti**

**Silvestro**

**Il 27.02.2020 06:49 Giuseppe Massa ha scritto:**

**Illustre Ispettore,**

**ho letto l'articolo che mi hai segnalato, ho letto ovviamente anche quello a tua firma; cosa dire?**

**A parte qualche perdonabile imprecisione, peraltro giustificabili dalla esigenze di sintesi che un articolo richiede, l'aspetto più importante che ritengo commentare è quello relativo alle cause che portarono alla dismissione del servizio marittimo FS con la Sardegna.**

**Ovvio che avendo vissuto i fatti dalla cabina di comando, ho informazioni difficili da ottenere dall'autore dell'articolo.**

**Non è assolutamente vero che le FS a metà degli anni '80 avevano pianificato la dismissione del servizio, anzi proprio a metà degli anni '90 ci fu un tentativo di risanamento/riconversione del settore con lo stanziamento di 80 miliardi di lire che dovevano servire all'acquisto di due ro ro, girai mezza Europa per trovarle.**

**Purtroppo il piano fallì per colpa principale delle organizzazioni sindacali del settore, che intente a difendere privilegi indifendibili, rigettarono le ipotesi di riorganizzazione del comparto; un esempio ? Ogni pasto erogato ai marittimi FS costava alla società oltre 130.000 Lire, eravamo a metà degli anni '90 ed è facile dire che un pranzo luculliano consumato in un ristorante a tre stelle Michelin probabilmente sarebbe costato meno della metà. Il resto dei costi dell'intero settore erano in linea con quello appena descritto (e.g. ogni nave era armata con tre equipaggi e le tabelle di armamento erano circa il doppio di quelle degli armatori privati), puoi capire quindi**

**quale era la situazione, soprattutto se riferita alle evoluzioni che nello stesso periodo avvenivano nel mercato di riferimento.**

**In quel periodo le OO.SS. sarebbe più giusto dire una di esse, la Fisafs, si divertiva a dichiarare uno sciopero dietro l'altro per contrastare l'accennata riorganizzazione, dopo circa due anni di questa tiritera, ad ottobre del 1997, decidemmo che il settore era insanabile, e solo da quel momento inizio il piano di dismissione del servizio navigazione con la Sardegna.**

**Per farti capire che aria tirava all'epoca, voglio dirti che conservo ancora due proiettili che qualche "buontempone" mi spedì anonimamente per posta.**

**Sul lato Sicilia invece, l'intelligenza e la lungimiranza delle OO. SS. li portò ad accettare un piano di riduzione draconiano che consentì di salvare l'attività, prova ne è che ancora oggi, nonostante una enorme riduzione del materiale rotabile, tutte le attività, anche se con assetti e dimensionamenti societari diversi, sono ancora in essere.**

**Scusami se mi sono dilungato un po' sugli argomenti, ma ci tenevo a fornirti adeguati elementi di valutazione. Spero di non averti annoiato.**

**All'amico Silvestro dico anche che tra le esperienze di lavoro che ho avuto la fortuna di avere, quella in questione è stata negativamente la più significativa, e ha contribuito non poco a farmi rivedere le mie convinzioni politiche giovanili.**

**Un forte abbraccio, in attesa di replicare la simpatica cena dei giorni scorsi, questa volta senza..... ortica.**

**Peppe**

**Da: silvestro.sannino@tiscali.it [mailto:silvestro.sannino@tiscali.it]**

**Inviato: mercoledì 26 febbraio 2020 23:38**

**A: giusmassa@gmail.com**

**Oggetto: Fwd: 04 DL NEWS 2020 VOL XIV ALLEGATO**

## LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

Affettuosa lettera del nostro caro amico di sempre

Caro Decio,

Come va? Volevo telefonarti perché l'altra domenica mi avevi espresso delle perplessità circa una parte della terapia che ti avevano praticato alla casa di cura; poi ho trovato le ultime NEWS e penso e mi auguro che la navigazione proceda per il meglio. Ma prudenza e cautela sono sempre d'obbligo, anche per frenare tensione ed entusiasmo per essere sempre puntuali con gli impegni: *work with the sea not against the sea*, dice un adagio marinaro, che mi pare sempre attuale e pieno di saggezza.

Intanto sto pensando ad un paio di temi che possono sembrare un po' lontani, estranei ma che tuttavia non sono privi di qualche attinenza con le DL NEWS. Essi sono:

- 1) Una visita al Dante Nauticus per ricordare il Dante dies o Dantedì, giorno fatto coincidere con il 25 marzo. Nell'occasione vorrei proporre all'attenzione dei lettori la grande, profonda, competenza e sensibilità del nostro poeta per i temi marini ed in particolare della ricca antologia delle figure retoriche impiegate (similitudini, metafore, allegorie, etc.) per creare e trasmettere messaggi, informazioni ed emozioni in forme poetiche somme ed inarrivabili. Si coglierà l'occasione per fare un parallelo con *Os Lusíadas* di Luis de Camoes, il poema epico per eccellenza, di ogni tempo, che esalta il ruolo e l'ardimento dei naviganti; ed il poeta Lusitano elegge Dante proprio a suo Maestro. E queste cose, questi topoi mi sembra che siano abbastanza inediti, non solo in Italia.
- 2) In una successiva nota faremo una visitina a quel periodo storico-letterario che ha preso il nome di "Umanesimo e Rinascimento". Tutti noi ricordiamo, dagli studi scolastici, la dizione indicata. Ma se si guarda un po' alle origini ed ai significati dei due termini emergono dei punti che forse meritano

di essere esplorati meglio, perché poco convincenti. Ed essi riescono poco convincenti perché la storia, la letteratura e l'arte non hanno saputo interpretare in pieno i reali effetti di una causa dirompente che fu l'epopea delle Grandi Scoperte Geografiche. Scoperte che costituirono il tetto apicale delle attività navigatorie di ogni tempo. E quindi rientriamo così su una rotta a noi più congeniale, una rotta tra le più significative ed affascinanti della vicenda umana.

Un caro saluto ed un abbraccio,

Silvestro SANNINO

24 febbraio 2020

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "Viaggio in Liguria" ed. per conto del Consiglio Regionale della Liguria 1973

Da "Le Confessioni" di Jean Jacques Rousseau 1743

### (QUARANTENA)

“Era il tempo della peste di Messina. La flotta inglese aveva bloccato la feluca davanti a Genova. Il controllo fu fatto dopo una lunga e penosissima traversata. Ci fu l'obbligo di sottostare ad un isolamento di ventun giorni. I passeggeri avevano la possibilità di passarli a bordo oppure di scendere a terra al Lazzaretto che ci avvertirono era completamente spoglio perché non c'era stato ancora il tempo di arredarlo. Tutti scelsero la feluca. L'insopportabile calore, il poco spazio, l'impossibilità di passeggiare e la gente poco piacevole mi fecero preferire il Lazzaretto. Fui condotto in un grande edificio a due piani. In esso non trovai finestre, letti, tavole, casse, neppure un banchetto per sedermi o un pugno di paglia per coricarmi. Portarono il mio mantello, il sacco a pelo, i due bauli; chiusero il portone e restai lì padrone di passeggiare a mio agio in tutte le camere trovando in tutte lo stesso squallore... Dapprima mi divertii a cacciare le pulci che avevo preso nella feluca, e quando infine a furia di cambiare vestito e biancheria, riuscii a liberarmene, cominciai ad arredare la camera che avevo scelto. Con gli abiti e le camicie preparai un ottimo materasso.

Con delle salviette cucite assieme mi feci le lenzuola; con la vestaglia una coperta; un cuscino col mantello arrotolato. Ricavai un sedile da un baule disteso ed un tavolo con un altro posato di fianco. Mi creai anche uno scrittoio e ordinai a biblioteca una dozzina di libri che avevo con me. Quando non leggevo, non scrivevo, oppure non lavoravo a precisare l'arredamento, passeggiavo nel cimitero dei protestanti che era un po' il mio giardino. Salivo anche su un faro da dove potevo vedere le navi entrare ed uscire dal porto”

**fine**