

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 20 marzo 2019

Sono tante pagine, un rotocalco senza immagini forse troppo pesante e pensante, controcorrente con articoli di Tobia Costagliola, Silvestro Sannino, Francesco Pittaluga, Anna Bartiromo, Felice Magarelli, Ernani Andreatta e cronaca.

Tramonto di una grande marina ?

Il 10 marzo è affondata Grande America , una con- ro da 56.000 tsl nel Golfo di Biscaglia a causa di un incendio al carico e per l'ingavonamento dovuto al cattivo mare , 180 miglia dalla costa bretone. I 27 uomini di equipaggio sono stati salvati da una nave militare britannica.

L'unità era di bandiera italiana (R.I.), classe Rina, ma l'equipaggio di che nazionalità era? Ne sappiamo poco o nulla se ci riferiamo alla nostra informazione ufficiale , forse il Lloyd's List o Tradewinds, chi sa...

Avete notato come la stampa , anche specializzata (tranne Ship2Shore) , ha ignorato il naufragio di una grande nave di bandiera italiana ? Non interessa più la nostra marina mercantile ?

Commentando invece la notizia della Grande America , avevo scritto nel 1974 su Il Secolo XIX un articolo sul traghetto Monica Russotti, che si stava capovolgendo in porto a Genova a causa del carico mal stivato e allora senza curarsi troppo dei " pesi " dei veicoli, mi domando : possibile che i media non riprendano intervistando gli armatori o qualcuno dell'equipaggio per farne una indagine come si faceva una volta sulla carta stampata ? La perdita di una grande nave di bandiera italiana meritava maggior comunicazione. Ricordo che già allora denunciavo la pericolosità dei traghetti ro-ro se non stivati e manovrati come si deve, se costruiti con deficienze tecniche poi scoperte nelle inchieste ; alcune cause di sinistro : specchi liquidi creati da celate di prua o portelloni che si aprono col cattivo tempo, stabilità esigua; esempi eclatanti lo hanno dimostrato: Herald of Free Enterprise (1987 , 193 morti, Zeebrugge), Estonia in Baltico nel 1994, 852 morti.... Erano e sono navi da trattare con competenza e personale preparato.

C'è invece un clima di timore tra gli armatori italiani,; temono che il MIT voglia cambiare in senso restrittivo le regole del Registro Internazionale introdotto nel 1998 per sostenere (come altre nazioni europee) la concorrenza con altre bandiere, riducendo il costo del personale e imbarcando personale extra UE e ricevendo altre agevolazioni, Il RI ha permesso, sostengono gli armatori, di portare la nostra flotta tra le prime nella UE, come andrà a finire? Tramonto di una grande marina? (DL)

Sono oltre mille i processi in corso contro i giornalisti e i media croati , una nazione confinante nella UE

Dal punto di vista della libertà di espressione e della sicurezza dei giornalisti, in Croazia il 2019 pare cominciare con i peggiori auspici.

Gli ultimi giorni del 2018 hanno infatti portato due notizie preoccupanti per i reporter del paese: prima, un portale satirico è stato condannato per aver scritto delle "falsità" in un articolo di fantasia; poi, l'Associazione dei giornalisti croati (HND) si è vista citare in giudizio dalla televisione pubblica (HRT) che chiede 70mila euro di danni per alcuni commenti critici nei suoi confronti.

Purtroppo, non si tratta di eccezioni, ma di un trend che si sta confermando nel paese: è sempre più frequente, per chi fa giornalismo, essere trascinato in tribunale con l'accusa di diffamazione. L'HND, che in questi giorni sta contando tutte le cause aperte nei confronti dei colleghi, anticipa ad OBCT i dati finora raccolti: "Vi sono ad oggi più di mille processi in corso contro i giornalisti o i media croati". E la lista non è completa.

La televisione pubblica croata contro tutti

Il caso della HRT è, se possibile, ancora più sinistro. Tra Natale e Capodanno, la televisione pubblica croata ha chiesto all'Associazione dei giornalisti croati (HND, fondata nel 1910) e a due dei suoi massimi esponenti di pagare una somma complessiva di 500mila kune (circa 70mila euro), per "danni all'onore e alla reputazione".

La vicenda diventa ancora più allarmante se inserita nel suo contesto.

Come in Italia, la dirigenza della Tv pubblica è decisa dalla maggioranza al potere. Due anni fa, ai tempi del governo Orešković, la HRT ha sostituito nel giro di tre giorni una sessantina di redattori e caporedattori e, da allora, il numero di giornalisti licenziati è aumentato di pari passo con le accuse di censura interna e pressioni politiche.

G.i alberi meritano maggior rispetto

Recarsi al camposanto di Nervi in un giorno di vento e trovare il cancello chiuso per ragioni di sicurezza, è più che giusto e rassicurante ; quello che è inspiegabile e deplorabile è la drastica soluzione di tagliare gli alberi rigogliosi che ombreggiano le tombe , onde evitare la responsabilità di eventuale pericolo per i visitatori .

Sorge il dubbio che simile intervento , nasconda altre ragioni, magari più banali e meno civili. Sarebbe bene ricordare che gli alberi meritano lo stesso rispetto dovuto agli umani e a tutti gli esseri viventi.

M.M.S. Una cittadina qualunque

Nella campagna mondiale di salvezza del pianeta anche questa lettera che ci è giunta in redazione ci fa pensare alla natura , alla sua tutela, alla bellezza indifesa degli animali, all'inquinamento atmosferico. Cento anni fa (la popolazione) eravamo un miliardo, oggi siamo sette, nel 2050 saremo nove. L'energia per tutta questa popolazione la dobbiamo reperire sempre di più, la tecnologia ci viene in soccorso. Ma non bastano le marce. Per l'energia ci vuole il combustibile da estrarre o recuperare parte da rinnovabili, è necessario che tutta la catena alimentare sia sana e curata ; bisogna che nei paesi asiatici e africani la popolazione prenda coscienza e dei problemi demografici e dell'inquinamento, mi riferisco in partkcolare a India, Cina, Sud Est asiatico, Africa (sono 56 paesi), e anche il Sud America che ha enormi territori fuori controllo.

LIBRI CONTROCORRENTE CHE ESCONO DALLE CATACOMBE

Ancora una volta presentando un libro sui crimini del socialcomunismo devo ripetermi: perché si continuano a ricordare soltanto i crimini nazisti, mentre quelli comunisti sono totalmente ignorati? La stessa domanda l'ho posta recentemente a proposito del libro di M. dell'Asta e L. Scaraffia, «La vita in uno sguardo. Le vittime del Grande Terrore staliniano», Lindau (2012).

La stessa cosa dovrò fare per il saggio «Le catacombe della Romania. Testimonianze dalle carceri comuniste. 1945-1964», Rediviva Edizioni (2014), curato da Violeta P. Popescu, con tre saggi di Lorena Curiman, Claudia Bolboceanu e Mirela Tingere, giovani giornaliste rumene.

Domenico Bonvegna (Il Nuovo Arengario 16 marzo)

NEWS DAL PROPELLER CLUB

Il Propeller Club ha organizzato un nuovo incontro serale per il giorno 26 marzo 2019 presso il Grand Hotel Savoia - Ristorante "Al Settimo Cielo" Via Arsenale di Terra, 5 Genova

sul tema

ALTA TECNOLOGIA, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

E' ben noto che un sistema infrastrutturale efficiente gioca un ruolo fondamentale nei confronti dei competitors così come la carenza di infrastrutture rischia di portare all'esclusione dai tracciati internazionali.

In questa ottica, è evidente che, tra i porti italiani, soprattutto il Porto di Genova deve dotarsi di un modello infrastrutturale all'avanguardia con una prospettiva di innovazioni tecnologiche capaci di far

raggiungere un consistente aumento dei traffici con modalità economicamente sostenibili e nel rispetto dell'ambiente.

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria : *propellergenoa@propellerclubs.it* – tel. 010591793

Giornate Nazionali di Saldatura

La 10^a edizione delle Giornate Nazionali di Saldatura – GNS10 30-31 maggio 2019 – avrà luogo al Porto Antico di Genova – Centro Congressi la principale manifestazione tecnico scientifica per il settore delle costruzioni saldate

Il Programma Preliminare delle GNS10 e tutte le altre informazioni sono disponibili sul sito web della manifestazione all'indirizzo <https://gns.iis.it/>

ECONOMIA E FINANZA

Dal Lessico alle cronache bancarie attuali

La dissociata e scoordinata famiglia europea

L'indagine di Tobia Costagliola

Avevo iniziato questa “Rubrica” di divagazioni filologiche alla fine dello scorso anno e, sinceramente, non pensavo di dovermi trovare impigliato, ancora oggi, nella varietà degli argomenti naturalmente scaturiti, in corso d'opera, che pur partendo da semplici vocaboli e locuzioni, hanno ben poco a vedere con il lessico e la filologia. Nel presente testo mi ripropongo, oltre alla esposizione di alcuni dettagli di argomenti già trattati, di trarre alcune personali riflessioni maturate nella rilettura di quanto scritto. Ciò che ho scritto si riferisce, sostanzialmente, a cronaca di eventi che si fanno risalire, con una pericolosa superficialità, a fenomeni dapprima apparentemente imprevedibili e poi incontrollabili (vedi crisi economiche globali e casalinghe, fallimenti, ecc.) Il mio primo giudizio (per quello che possa valere), già reiterato nei testi precedenti, è di natura antropologica, cioè legato al comportamento dell'uomo sia a livello individuale che collettivo, su cui si dovrebbe intervenire, a livello globale, con una graduale e lenta rieducazione di natura etica e culturale o con un forte shock...(Non pensate male : uno “scossone” all'ultimo istante utile, prima di precipitare nel baratro, potrebbe avere effetti salvifici per tutta l'umanità...).

La mia attenzione è ancora rivolta ai Crediti Deteriorati-NPL ed alle azioni condotte finora per il loro alleggerimento. Azioni, operazioni e procedure sollecitate e supportate dalle istituzioni finanziarie, banche Centrali nazionali e BCE. Tra le azioni, direi annoverabili tra quelle poco "felici", il rigido ricorso alle procedure fallimentari, ritenute, quasi sempre "stoltamente" l'unica via di uscita "per ridurre i danni", senza alternative, lasciando sul campo "morti e feriti"... In questo sistema "banco-centrico", la principale attenzione per evitare "morti e feriti" è rivolta, oggi, più che mai, soltanto alla sopravvivenza delle banche, senza minimamente curarsi delle aziende coinvolte che sono pur sempre la forza trainante dell'Economia. Prova ne è che, a partire dall'Italia, se non vado errato, sono stati "salvati" 7 gruppi bancari ed un ottavo salvataggio (Carige) è ancora in corso. Tuttavia è sorprendente rilevare come l'Italia sia considerata "sorvegliata speciale" per questi salvataggi, oltre che per altre motivate ragioni, e sia continuamente "criticata e/o vessata" dalle istituzioni europee, talvolta in modalità anche offensive e pesanti o, quantomeno "poco carine", come si diceva una volta nei "salotti buoni"... Tuttavia, alcune critiche possono essere comprensibili e soprattutto è comprensibile la preoccupazione diffusa per lo stato di recessione tecnica che, perdurando, potrebbe, inevitabilmente, scatenare gravi squilibri nell'economia già zoppicante di tutta l'eurozona. Ma a parte quest'ultima eccezione che potrebbe alimentare un senso di colpa e riduzione dell'autostima nazionale, ritengo sia importante conoscere alcune anomalie emerse ed altre sottaciute.

La Pagliuzza e la trave

L'evangelica locuzione "Perché guardi la pagliuzza che è nell'occhio del tuo fratello e non ti accorgi della trave che è nel tuo occhio?" (Luca 6,41) potrebbe essere rivolta ai signori della Commissione Europea che recentemente ha divulgato il risultato di una indagine volta ad accertare gli squilibri macroeconomici di 13 Stati membri. A giudicare da quanto pervenuto, da fonti diverse, sembra che non tutto il contenuto dell'indagine sia stato divulgato.

Secondo quanto riportato dalla AGI (Agenzia Giornalistica Italiana), la Commissione ha concluso che 13 Stati finora esaminati, presentano tutti squilibri o squilibri eccessivi ma che, in alcuni casi, l'entità degli squilibri è diminuita. I risultati degli esami approfonditi possono essere riassunti come segue:

Bulgaria, Germania, Spagna, Francia, Croazia, Irlanda, Paesi Bassi, Portogallo, Romania e Svezia presentano squilibri economici;

Cipro, Grecia e Italia presentano squilibri eccessivi.

La Commissione ha comunicato che continuerà a esaminare gli sviluppi economici e le misure adottate da tutti gli Stati membri che presentano squilibri o squilibri eccessivi attraverso un monitoraggio specifico nell'ambito del semestre europeo.

Sono stati pubblicati, da più parti, i commenti di U.V. Dombrovskis, vicepresidente della Commissione UE e di P. Moscovici, commissario francese. Dopo le reiterate critiche all'Italia ed al suo status di "sorvegliata speciale" (ndr)

è stato confortante (si fa per dire) rilevare che i due personaggi hanno dichiarato in termini molto generici che, tra gli Stati finora esaminati , oltre all'Italia, meritano una particolare attenzione la Germania, la Francia , la Spagna e l'Olanda.

Lo squilibrio macroeconomico principale della Germania restano i «surplus nelle partite correnti», che vengono considerati da molti economisti un freno alla crescita degli altri Stati della zona euro. La Commissione evidenzia «inefficienza» nell'apparato di tassazione tedesco, che «non è molto favorevole per gli investimenti». Il sistema bancario è «più vulnerabile alle sfide attuali». I «costi operativi molto alti» ne condizionano la competitività.

La Francia è «vulnerabile» per «l'alto debito pubblico, che si riduce solo marginalmente, debole competitività, bassa crescita della produttività». Possono provocare «contagio transfrontaliero». Il maxi debito «riduce lo spazio per fronteggiare futuri shock». Gli effetti di alcune riforme «ancora devono materializzarsi completamente» e altre servirebbero per favorire miglioramenti nei sussidi di disoccupazione, sistema pensionistico e revisione della spesa.

La Spagna può generare «contagio» per il «debito interno ed esterno». Sconta un «contesto di alta disoccupazione». Nei conti dello Stato «ulteriori sforzi sono necessari per riportare la finanza pubblica su un percorso più sostenibile». L'attuazione di misure per la crescita è definita «lenta».

Se Bruxelles non vede i derivati delle banche tedesche

Per l'Olanda uno squilibrio problematico risulta «l'alto debito privato», che — abbinato al «surplus sulle partite correnti» — può provocare «contagio». Soprattutto «il debito delle famiglie» sta aumentando per la «crescita del prezzo delle case .

Nonostante quanto sopra riportato, è sorprendente e sconcertante rilevare che nei citati rapporti della Commissione Europea sul «Settore finanziario», siano state evidenziate solo alcune tra le “pesanti” anomalie. A questo riguardo riporto uno stralcio del puntuale resoconto di Ivo Caizzi che segue queste problematiche sul Corriere della Sera e sul sito Italpost,it . Caizzi esordisce con un primo articolo del 4 marzo dal titolo molto significativo “ Se Bruxelles non vede i derivati delle banche tedesche” a cui fa seguito un articolo del 5 marzo dal titolo “

Non solo l'Italia. Bruxelles bacchetta Francia e Germania”.

Ecco quanto scrive Caizzi :

<< Nel rapporto della Commissione europea sugli squilibri macroeconomici della Germania si ammette che il sistema bancario tedesco è «più vulnerabile alle sfide attuali» e che i «costi operativi molto alti» ne frenano la competitività. Ma ha aperto dubbi e sospetti che, nelle ben tre pagine sul «Settore finanziario», non siano evidenziate le enormi esposizioni su derivati speculativi (tra cui molti attivi illiquidi di livello 2 e 3), che hanno fatto precipitare colossi tedeschi del credito nell'ultima classifica del rischio in caso di shock dell'Autorità bancaria

europea (Eba), dove tra l'altro sono risalite le banche italiane con maxi crediti deteriorati.

Secondo l'Eba il requisito di capitale Cet1 scenderebbe pesantemente per le due maggiori banche della Germania, Deutsche Bank (dal 14,65% di fine 2017 a 8,14% nel 2020) e Commerzbank (dal 14,10% a 9,93%). L'esposizione su derivati lorda della sola Deutsche Bank è stimata circa 48.000 miliardi (l'intero debito dell'Italia è di circa 2.345 miliardi). L'Eba poi esamina solo le banche più grandi.

Mentre molta preoccupazione si registra — perfino nella Banca centrale tedesca — per molte casse di risparmio (Landesbanken) a causa dell'influenza dei poteri politici locali (e delle immaginabili conseguenze).

Anche il vicepresidente lettone della Commissione europea Valdis Dombrovskis e il commissario Ue francese Pierre Moscovici, presentando i rapporti sugli squilibri macroeconomici, hanno sorvolato sui problemi del sistema bancario tedesco, preferendo concentrarsi sulle carenze dell'Italia.

A Dombrovskis, quando presentò una proposta di smaltimento più rapido dei crediti deteriorati delle banche italiane, il Corriere chiese se intendeva intervenire anche sulle esposizioni su derivati speculativi, ricevendo una generica assicurazione (finora non mantenuta). E la richiesta di spiegazioni sull'assenza dello specifico problema nel rapporto sulla Germania ha provocato imbarazzo nella Commissione Ue, che ha poi replicato di «non essere un supervisore bancario e di non analizzare singole banche» >> (!!!).

A proposito: non ho riferito niente sull'Italia perché, tanto, si è già detto e si dice “di tutto e di più”...

Olanda, paradiso fiscale?

La tardiva scoperta di una "serpe in seno"

Ma non finisce qui. Avevamo dianzi scritto della tranquilla e quasi “virtuosa” Olanda, tanto più virtuosa quanto più preoccupata, per oltre un ventennio, dei bilanci e delle finanze italiane nella sua semplice “veste” di Stato “cofondatore” della UE, arroccata ed inamovibile sul “massimo rigore” e sul “pareggio di bilancio”. Ma il vero volto dell'Olanda non è, purtroppo, quello rappresentato dalla scarno rapporto dianzi citato. Ritengo sia estremamente importante ed istruttivo quanto riportato, a questo riguardo da Federico Fubini, noto editorialista del Corriere della Sera. Lo riporto per dare maggiore incisività al titolo del precedente paragrafo che evoca un brano del Vangelo di Luca. Titolo e sottotitolo che seguono, già smascherano una “storica” attitudine mai apertamente riscontrata o contrastata dagli Stati fondatori della UE e quelli successivi: << Ue, l'Olanda finisce sotto accusa «È diventata un paradiso fiscale». Il paradosso: chiede rigore ma sottrae entrate tributarie agli altri Paesi europei >>

Prima di entrare nei dettagli, devo dire che tale titolo seppur eclatante, sembra rivelare che “la scoperta” sia stata fatta solo adesso. E, invece, devo dire che, durante la mia esperienza manageriale, ho spesso avuto contatti, già almeno 40 anni fa, con aziende, “tutte olandesi”(si fa per dire...) annoverabili tra :

Dutch Private Limited Company (BV= Besloten Vennootschap)

Dutch Public Company (NV= Naamloze Vennootschap)

Fondazioni Private (STACK= Stichting Administratiekantoor)

Fondazioni di beneficenza : Ideële organisatie

Associazioni e Cooperative : Vereniging en Coöperatie

Ecco alcuni stralci dell'articolo:

[...] dall'inizio dell'anno l'olandese è stato il solo nell'Eurogruppo a chiedere «più informazioni» sul bilancio di Roma, definendo «poco convincente» l'accordo con la Commissione Ue. Questo tipo di pressione per il rigore di bilancio non è nuova. È la posizione dell'Olanda da oltre vent'anni e in questi giorni trova conferme fra gli sherpa finanziari europei. Hoekstra e il suo governo guidano la cosiddetta Lega anseatica, un gruppo di otto Paesi nordici irritati per i rischi che l'Italia prende sul deficit e il debito pubblico[...]
L'Olandese a cui si riferisce Fubini è Wopke Hoekstra che è oggi il ministro delle Finanze più attivo d'Europa.

[...] Rassicurante, in un certo senso. Lo è senz'altro che qualcuno si preoccupi delle finanze dell'Italia, dopo che chi la governa ha dato a lungo l'impressione di non farlo. Lo è anche se magari le ricette proposte dall'Olanda non sembrano le più indicate: l'idea è di guidare i Paesi in difficoltà a una «ristrutturazione automatica» del debito, ossia al default; poco importa che già solo offrire una simile prospettiva rischi di destabilizzare i mercati, generando la stessa crisi che a parole si vorrebbe evitare. Hoekstra insiste: «È imperativo che i bilanci pubblici siano in pareggio».

Resta però da misurare esattamente il contributo dell'Olanda al risanamento in Europa. Al livello individuale, esso è indiscutibile: il Paese ha un attivo di bilancio e il debito è sceso sotto delle soglie di Maastricht. È però quando si guarda il contributo dei Paesi Bassi al sistema dell'euro che il quadro si fa (quantomeno) ambiguo, perché le politiche dell'Aia non hanno fatto altro che sottrarre surrettiziamente negli anni centinaia di miliardi di base fiscale agli altri Paesi. Agli stessi, per la precisione, ai quali nel frattempo Hoekstra chiede minacciosamente di risanare. Se l'Olanda fosse un'isola dei Caraibi, la si chiamerebbe un «paradiso fiscale». Nel suo rapporto di pochi giorni fa la Commissione Ue scrive con più timidezza: «Le regole fiscali olandesi sembrano essere usate da multinazionali impegnate in strutture di pianificazione tributaria aggressiva».

È più che un'apparenza in realtà. Brad Setser, ex alto funzionario del Tesoro Usa, ha raccolto i dati prodotti dallo spostamento sull'Olanda — contabile — dei profitti in gran parte da proprietà intellettuale delle multinazionali americane. Tutte cercano i prelievi risibili che l'Aia concede ad hoc ad alcuni dei gruppi più grandi al mondo. Risulta così che l'investimento diretto di aziende Usa nei Paesi Bassi sarebbe in teoria di 51 volte superiore a quello in Germania, di 77 volte superiore a quelli in Francia e 155 superiore all'Italia (tutte economie varie volte più grandi dell'Olanda). Sono solo effetti ottici prodotti da sedi olandesi di aziende multinazionali simili soprattutto a cassette delle lettere. Da cosa si capisce? Come mostra Setser, quei gruppi avrebbero in teoria oltre 200 mila

euro di utile (non ricavi, ma margini profitto) per ogni dipendente: decine di volte più che in Germania o Italia. In questo l'Olanda è davvero uno dei maggiori paradisi fiscali globali, più di Singapore, delle Bermude o dei Caraibi britannici. E in gran parte a danno del resto d'Europa, come mostra Gabriel Zucman dell'Università di California a Berkeley: ogni anno sottrae artificialmente oltre 50 miliardi di base fiscale altrui. Ciò contribuisce a generare l'effetto contabile di un surplus esterno monstre, molto oltre le regole Ue, che però la Commissione Ue non ha mai osato definire «eccessivo». Basterebbe che Hoekstra scegliesse: se chiede responsabilità fiscale agli altri, deve rinunciare alla propria irresponsabilità. Entrambe le cose insieme, no .>>. Il buon Catalano, di felice memoria, a questo punto direbbe : <<Ma come è possibile? Quando è successo ?.. Stanotte, forse, mentre noi, brava gente, dormivamo il sonno dei giusti?...

Con somma sorpresa e delusione, non ho ancora visto, fino ad oggi, significative reazioni da parte di chicchessia... Non so cosa pensare. Si tratta, forse, di “fake news”?

“Dumping” fiscale

Giunto fin qui avevo avuto la sensazione di aver trascurato il solito lessico rimanendo impigliato negli interessanti argomenti correlati che sono emersi inevitabilmente. Tuttavia, mi sono reso conto che una nuova locuzione, tutta anglosassone, alla fine, è venuta fuori: “fiscal dumping”, il cui significato potremmo anche non spiegare perché appare evidente da quanto sopra riportato sull'Olanda. Nel frattempo ho scoperto che la locuzione “fiscal dumping” è spesso associata al nome di Stati come Lussemburgo, Portogallo (dove vanno i nostri pensionati), Ungheria (dove le imprese italiane “de-localizzano”), Irlanda e qualche altra nazione tra le “sorelle” di questa “dissociata e scoordinata famiglia europea” ...Ma un'autorevole spiegazione la voglio dare ricorrendo all'aiuto del Sole24ore che, come suo mestiere, è ben informato sui neologismi economici e non solo (L' aggiornamento della Treccani non l'ho ancora visto o me lo sono perso) : << Per “dumping fiscale” si intende il ribasso di aliquote e pressione per attrarre contribuenti da altre parti del mondo per trarne comunque guadagni supplementari sul fronte delle imposte dirette e sui loro consumi in loco. Per alcuni la concorrenza fiscale va a vantaggio di imprese e contribuenti che possono scegliere dove farsi tassare; altri ritengono il fenomeno, oltre certi livelli, discorsivo della concorrenza e un freno alla redistribuzione dei redditi da parte dello Stato (ultimo aggiornamento feb.2016) >>. Ma tutto quello che accade è previsto dai trattati della UE ? Se è veramente così e non lo credo, cosa si aspetta per eliminare questa anomalia? Lo so che il discorso è molto lungo e complesso. Si tratterebbe di uniformare ed armonizzare tutta la parametrizzazione economica e finanziaria inter-europea mediante riforme nazionali e comunitarie: non solo PIL, non solo fisco, ma debito pubblico, investimenti, accordi internazionali ecc. Se poi si aggiungesse anche l'unione politica allora potremmo trasformarci veramente in una grande Unione o Confederazione come sognato dai padri fondatori...

Conclusioni

Quanto sopra evidenziato, rivela, indubbiamente, alcune delle molteplici anomalie ed incongruenze che caratterizzano la Comunità Europea. E rivela, altresì, che mentre alcuni membri che siedono intorno al tavolo comunitario agiscono con modalità che definire “scorrette” sarebbe un eufemismo, altri “partners” non vedono, non sentono e, soprattutto non parlano e/o, non hanno mai parlato...Sarebbe impietoso inveire contro quei rappresentanti italiani che, per lunghi anni, hanno vegetato intorno a quei tavoli, alternandosi tra figure più o meno perspicaci, sveglie ed attive ed altre meno “presenti”. Salvo, naturalmente, la reputazione di tutti quei meritevoli italiani, personalità di spicco e semplici funzionari, che tanto hanno dato alla Comunità, fin dai suoi albori ed il cui esempio dovrebbe essere una guida illuminante per coloro che rappresentano il Popolo Italiano presso le istituzioni comunitarie o che, a vario titolo, occupano ruoli importanti presso di esse.

Aggiungerei, molto timidamente, che tutte le citate anomalie andrebbero combattute ed eliminate, dall'interno della stessa Comunità, evitando l'impulso “sovranista” di “sbattere la porta”, sullo scellerato esempio della Brexit. In considerazione dell'aria che tira, sarebbe più saggio ed opportuno o, un male minore, entrare nell'ordine di un'idea “sovranista sovranazionale”, applicabile, però, all'intera Europa, per meglio affrontare”uniti” le sfide planetarie che non riusciamo a gestire perché stanchi, confusi, divisi e...stoltamente egoisti... Un'Europa unita potrebbe meglio affrontare e contrastare quei sovranismi che avanzano sotto mendaci spoglie di greggi (Cinesi) o di “tranquillizzanti padrini”(Putin) o “elefanti” che con i loro goffi movimenti rompono “le porcellane” anche in casa propria (Trump)...

Confesso che mi piacerebbe seguire Bernard –Henry Levy che si è lanciato in una nuova battaglia, in vista delle elezioni europee di maggio: << Voglio andare di città in città a dire perché l'Unione è una bella idea, l'ultima utopia della nostra generazione, l'ultima speranza dei nostri Paesi >> (Servizio di A.Coppola, 7 Corriere della Sera,7.2.2019).

Tobia Costagliola

Lauree brevi e acqua salata

Questa proprio non me la perdo! Beh, diciamo che, pur non facendo ancora parte dei "poster" una risposta all'interrogativo di S. STEFANI circa i 'freschi laureati' e gli experienced 'sea-dogs, (quasi una provocazione), mi viene spontanea. Me la figuro come una vera lotta tra TITANI e CICLOPI solo condotta su due piani diversi ovvero i Titani si troveranno più in alto a combattere con armi, non

proprio alla pari, contro i Ciclopi, intendo con Laurea, su un piano più basso, laddove i mitologici campioni lo facevano con le armi(per quanto rudimentali si possa immaginare o con le pietre mentre per gli altri, la cosa si arricchirà di parole forbite, di contenuti altisonanti per conoscenze libresche, di suggerimenti molto teorici, sebbene certamente validi ma, ahimè, molto -dry-cioè privi assolutamente di quel bagaglio empatico e costruttivo fatto di acqua salata, di onde gigantesche, di soluzioni immediate di fronte a situazioni impreviste, di totale, personale annientamento emozionale causa cicloni o tempeste improvvise e quant'altro, contro cui neppure un 100 e Lode (se pure ci fosse) potrebbe, a mio avviso, competere. Non che io sia contraria ad una Laurea nel settore, sia ben chiaro anzi che ben venga una simile gratifica anche per la gente di mare ma, alla luce della condizione attuale, prevedo comunque dei malcelati conflitti iniziali che potrebbero risolversi o, addirittura evitarsi, fra gli uni e gli altri, solo con una grande umiltà, tanta educazione e una notevole disponibilità all'apprendere nonchè tanto rispetto da parte di chi sarà in possesso della "Carta" poichè l'esperienza vissuta per anni sul mare a bordo di una nave non é paragonabile minimamente a tutta la conoscenza acquisita in un'aula universitaria, almeno per adesso. Credo ci vorrà del tempo prima che le due cose si trovino in equilibrio.

Anna Bartiromo

SICUREZZA E LAVORO

UN PIANO DI TUTELA PER I LAVORATORI DEI PORTI.

Le profonde trasformazioni in atto nel panorama portuale italiano, riconducibili essenzialmente a fenomeni come il gigantismo navale, l'automatizzazione delle operazioni portuali, l'avanzamento dell'I.C.T. (Information and Communications Technology) e ad altri fattori contingenti, hanno inevitabilmente riguardato anche i lavoratori delle imprese ex artt. 16, 17 e 18, L. n. 84/1994.

Alla luce di tali cambiamenti, il legislatore ha dunque inteso prevedere una sorta di tutela rafforzata per gli operatori, che attraverso una ricognizione strutturale dell'organizzazione produttiva/operativa, potesse risolvere o quantomeno ridurre, le numerose e fisiologiche criticità correlate all'avvento di questi processi.

In quest'ottica, l'avvertita esigenza di una programmazione complessiva della materia (lavoro portuale), ha pertanto dato vita al cosiddetto "Piano Organico Porto" contenuto nel d.lgs. n. 232/2017, meglio noto come Correttivo Porti.

Il provvedimento in questione, affida al Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, l’adozione del piano concernente gli addetti alle imprese sopraccitate, previa delibera del Comitato di Gestione e ascoltato il parere della Commissione Consultiva.

Il documento, di valore strategico, ha validità triennale, è sottoposto a revisione annuale ed estrinseca i propri effetti in tema di analisi dei fabbisogni lavorativi, non producendo inoltre alcun vincolo per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni, ad eccezione dei relativi progetti di impresa e di traffico.

Il vertice dell’ente portuale, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l’Agenzia nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, può adottare questo piano di intervento, finalizzato sostanzialmente alla formazione professionale per la riqualificazione, la riconversione o la ricollocazione della forza lavoro.

A mio parere, si tratta di uno strumento assolutamente importante, in quanto oltre a ripristinare la centralità dell’uomo, consente altresì di assicurare maggiori tutele ad una categoria (lavoratori portuali), che malgrado la presenza sempre più ingombrante rappresentata dall’evoluzione tecnologica, risulta essere insostituibile per lo svolgimento delle attività portuali e il buon funzionamento di un settore nevralgico per l’economia del nostro Paese.

Felice Magarelli

STORIA DELLA MARINA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“L’ULTIMO VIAGGIO DELLA MICHELANGELO” (nel ricordo autobiografico dell’autore)

Analogamente al racconto “Lillina, la cagnetta dell’Oceano Atlantico” che ha costituito lo scorso capitolo di questa mia “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” ed ha voluto essere un omaggio al ricordo di “Rex” e “Conte di Savoia”, anche le vicende a noi peraltro più vicine che riguardano “Michelangelo” e “Raffaello” sono senz’altro troppo note agli attenti e competenti Lettori di “DL NEWS” per richiederne un approfondimento. E’ comunque doveroso citare i due transatlantici e allora ho deciso di farlo con questo racconto di vita vissuta che è sì, privato, ma ha avuto come suo palcoscenico proprio...

“

“L’ULTIMO VIAGGIO DELLA MICHELANGELO”

Nella primavera del 1975 ero poco più che un ragazzino: uno zio di mia madre, a coronamento di una carriera prestigiosa nei ranghi della “Italia di Navigazione”, stava ricoprendo il ruolo di capo-commissario a bordo della grande turbonave “Michelangelo”, ammiraglia della flotta passeggeri italiana assieme alla gemella “Raffaello”. Orgoglio della cantieristica genovese e triestina, le due belle unità navigavano da circa dieci anni lungo la famosa “Rotte del Sole” che collegava allora il nostro porto a New York e che purtroppo stava per essere chiusa dopo più di cento anni di esercizio, vinta dalla concorrenza dell’aereo che ormai la faceva da padrone sulle vie di comunicazione del Nord Atlantico e di tutto il resto del globo e da una gestione discutibile dove spesso gli interessi di parte, un’eccessiva sindacalizzazione e scelte politiche sbagliate contribuiranno ad accelerarne una fine forse comunque ineluttabile. Navi prestigiose ma sfortunate, nate tardi, concepite espressamente per un traffico di linea e per questo poco adattabili al mercato crocieristico allora in piena espansione, erano comunque bellissime, con le loro linee filanti ed eleganti e i lunghi scafi affusolati, dipinti di bianco e coronati da due grandi ciminiere di disegno innovativo su cui spiccavano i colori sociali della compagnia di navigazione che erano il nostro tricolore nazionale. Di casa nel porto di Genova, dove scalavano ogni quindici-venti giorni circa facendo la spola continua fra il Vecchio e il Nuovo Mondo.

All’inizio di quell’estate il mio prozio, che si era sposato da poco con una bella signora svizzero-tedesca che era riuscita a farlo capitolare dopo averlo letteralmente inseguito per più di vent’anni su tutti i mari del mondo, propose ai miei genitori di portarmi con lui e la moglie in quella che sarebbe stata l’ultima traversata del grande transatlantico prima del suo definitivo disarmo. Sapeva della mia passione per le navi: l’anno prima avevo effettuato una crociera nel Mediterraneo Orientale a bordo della vecchia ma ricca di fascino “Irpinia” della “Grimaldi-Siosa” coi miei genitori e non vedevo l’ora di ripetere quell’esperienza che mi aveva entusiasmato, dandomi finalmente la possibilità di concretizzare appieno quella passione per le navi che non mi ha mai abbandonato da allora e che ha poi fatto sì che negli anni a venire gli imbarchi siano stati frequenti su navi indimenticabili quali “Guglielmo Marconi”, “Achille” e “Angelina Lauro”, “Leonardo Da Vinci”, “Cristoforo Colombo”, “Ausonia”, “Monterey” per arrivare alle più recenti “MSC Fantasia” e “Splendida” ed ai mega “cruise-ferries” della “GNV” in rotta per la Sicilia ed ai numerosi traghetti grandi o piccoli su cui ho viaggiato su tutti o quasi i mari del mondo. Confesso che allora, però, la gioia della prospettiva di quella vacanza era in parte mitigata dal fatto che con questo zio di mamma non avevo poi tutta quella confidenza: quando non navigava, lui viveva in una bella villetta abbarbicata sui tornanti della provinciale che da Pieve Ligure porta a Pieve Alta. Vi ero stato sì e no due o tre volte in tutta la mia vita coi miei genitori e quel distinto signore, dall’aria apparentemente fredda e distaccata come se fosse sempre stato a bordo a dirigere i settecento e più membri d’equipaggio che aveva sotto di lui, mi incuteva una certa soggezione. Compensata solo in parte dall’arrivo nella sua

vita da questa moglie non più giovanissima, come lui d'altronde, ma ancora bella e molto simpatica: piuttosto corpulenta, una vera valchiria zurighese che aveva saputo conquistarmi con uno "strudel" ed una "sacker torte" che non ho più assaggiato, di così buone, in tutta la mia vita.

Fatto sta che alle dieci del mattino di quel giorno assolato di metà giugno, appena finita la scuola, mi trovavo alla stazione marittima, accompagnato dai nonni e dai miei genitori, pronto per imbarcarmi in quello che all'epoca sarebbe stato il viaggio più lungo che avessi mai intrapreso. Per chi l'ha vissuta, la partenza di un transatlantico non assomigliava a quella di una moderna nave da crociera men che meno alle asettiche attese che attendono chi aspetta di imbarcarsi su di un aereo. Alla Stazione Marittima di Ponte Andrea Doria, ogni qualvolta un grande piroscafo si apprestava ad attraversare l'Oceano, si respirava un'aria di fermento che pervadeva tutto e tutti. Ricordo il vociare, rigorosamente in genovese, dei bagaglieri in uniforme blu, i famosi "camalietti", che smistavano le valigie dei passeggeri, divise in nastri mobili che comunicavano nello scafo con le varie classi della nave. Poi il via vai degli automezzi che assicuravano il vettovagliamento di bordo, la lunga e lenta processione di chi, superati i dovuti controlli doganali, si avviava alle passerelle d'imbarco: il tutto corredato dai saluti ora gioiosi ora strazianti degli accompagnatori, in un miscuglio umano di emozioni contrastanti nel quale sorrisi e lacrime si mescolavano ad ogni partenza. Su tutto la potente sirena della nave, che alle undici del mattino in punto avvisava dell'imminente distacco dalla banchina invitando ospiti e accompagnatori a scendere a terra. So che a volte capitava che qualcuno di costoro, più distratto degli altri, si attardasse più del dovuto e se ne rendesse conto solo dopo che l'ultima passerella era stata staccata dalla fiancata: in questo caso il malcapitato, dopo essere stato cortesemente ma fermamente redarguito dal personale addetto ai passeggeri, veniva sbarcato nella rada di Cannes dove la nave giungeva nel tardo pomeriggio dopo poche ore di navigazione.

Il Capo Commissario sulla "Michelangelo" aveva un bell' alloggio annesso e comunicante col suo ufficio che dava direttamente sul vestibolo di prima classe. Per me era stata riservata una piccola cabina adiacente: ricordo che c'era il bagno ma non aveva oblò. Di ciò in effetti mi importava ben poco, visto che in cabina ci sarei ritornato sempre e solo per dormire e comunque quella sistemazione mi entusiasmava e mi riempiva di orgoglio perché era la prima volta che avevo un appartamento, anche se piccolo, tutto e solo per me.

I pasti li consumavo con la moglie di mio zio al tavolo riservato agli ufficiali ed ai loro ospiti nella grande ed elegante sala da pranzo "Montecarlo" di prima classe. A questo proposito mia madre mi aveva comprato due abitucci di lino nel negozio di Onorato Rosina in Campetto: li rammento ancora, uno grigio chiaro e l'altro color carta zucchero, il primo coi pantaloncini corti all'inglese e l'altro coi miei primi, se ricordo bene, pantaloni lunghi, entrambi corredati ovviamente di camicia e cravattino e che mi davano nel complesso un aspetto che a quell'età io ritenevo semplicemente ridicolo! Dopo la breve sosta a Cannes, la "Michelangelo" mise la sua possente prua in rotta verso Barcellona dove

saremmo approdati il pomeriggio seguente: nel corso di quelle ultime traversate la “linea espresso” che avrebbe previsto un solo scalo tecnico nella rada di Gibilterra-Algeciras era stata arricchita di nuove soste allo scopo di trasformare le traversate in viaggi-crociera con l’intento di offrire alla clientela un motivo in più per scegliere la nave. Tentativo infruttifero perché ormai quello che non era riuscito all’aereo a pistoni, e cioè di soppiantare la nave nei lunghi collegamenti, stava riuscendo più che brillantemente ai nuovi “Jets”. Io allora non pensavo a queste cose e mi stavo godendo la prima mattinata a bordo sguinzagliandomi in esplorazione fra i vari ponti della nave quando improvvisamente sentii il gracchiante altoparlante di bordo che reclamava la mia presenza nell’ufficio del capo commissario. Contrariato del fatto che prima del mio nome era stato usato per identificarmi il termine “bambino”, mi avviai anche leggermente preoccupato paventando un’eventuale marachella che forse avevo commesso senza essermene reso conto. Quando invece raggiunsi quell’ufficio, davanti a mio zio, seduto in uniforme alla sua scrivania, trovai schierati il maggiordomo di bordo, il capo cameriere e altri due o tre responsabili dell’accoglimento passeggeri. Venni presentato a questi signori, ai quali fu detto che avrebbero dovuto trattarmi col massimo rispetto nonostante la mia giovane età, suscitando in me un senso di imbarazzo per il quale avrei voluto sprofondare sotto il pavimento. Devo dire che comunque non mi sono mai approfittato di quelle parole e mi sono sempre mosso a bordo nel pieno rispetto delle regole che ogni passeggero, giovane o meno che sia, dovrebbe rispettare. Solo una volta, nel viaggio di ritorno, quando ormai sentivo mia quella nave che, ancora così bella e giovane, andava a morire, disattesi tutti i miei buoni principi e le raccomandazioni di mamma e papà. Ero infatti diventato il cocco delle anziane signore ingioiellate che viaggiavano in prima classe: ciononostante con loro mi annoiavo un pò, e allora preferivo rifugiarmi in classe turistica dove c’erano altri ragazzini della mia età con cui giocare. Una sera in prima classe era prevista una festa, una delle tante in programma durante la traversata: avevo scoperto che in prossimità del cofano macchine che metteva in comunicazione le caldaie della nave alle ciminiere dieci ponti più sopra, c’era una scala, l’unica, che ponte dopo ponte raccordava tutte le classi, al contrario delle altre che invece si interrompevano nel passaggio da una categoria all’altra. Convinsi alcuni ragazzi americani a salire con me nel salone feste “Fiorenza” quando, percorrendo quella scala, venimmo fermati da un membro dell’equipaggio in tuta da lavoro blu, sbucato da una porticina di servizio, che ci invitava senza tanti complimenti a ridiscendere in turistica da dove provenivamo. Evidentemente gli era sfuggita la mia presenza a bordo: mi parai davanti a quel marinaio e gli dissi senza mezzi termini che ero il nipote del capo commissario e che su quella nave potevo andare dove volevo. A quelle mie parole, ritenendo preferibile farsi gli affari suoi quell’uomo, forse un tecnico che smontava stanco dal suo turno di guardia in sala macchine, prese un’altra porticina e sparì. Confesso che ancora oggi, a distanza di tanti anni, mi vergogno per quella mia uscita così infelice e sono grato al Signore per avermi fatto imbattere in una persona comunque gentile: un altro al suo posto mi avrebbe probabilmente

gettato fuori bordo! A parte questo episodio, per il resto ho ancora negli occhi le varie soste che la “Michelangelo” fece, all’andata o al ritorno, negli scali di Casablanca, Lisbona, Palma di Majorca, tutte località dove sarei tornato in seguito per vacanza o per lavoro in aereo, mezzo certamente più pratico e veloce ma che non dà di certo le sensazioni di un viaggio in nave: arrivando dal cielo tutte le città sembrano piatte, dal mare è sempre un’emozione.

A partire dalla nostra bella Genova al capolinea di New York, la cui “Sky-line” vista dai ponti della “Michelangelo”, dopo essere transitati sotto al Ponte da Verrazano, fu per il ragazzino che ero una delle emozioni più forti che possa ricordare ancora oggi dei miei primi anni di vita. Quando vidi emergere dalle brume mattutine il profilo inconfondibile della Statua della Libertà provai, senza conoscere ancora nel dettaglio la storia dei nostri emigranti, gli stessi sentimenti vissuti dai tanti giovani liguri che lasciavano le nostre coste nei primi decenni del Novecento per trovare una vita diversa nel Nuovo Mondo. Indelebile nei miei ricordi anche il passaggio al largo delle Azzorre, con le sirene dei fari di Fajal e Sao Jorge e le campane delle chiese presenti su quelle isole che rispondevano da terra al saluto potente e festoso della nave che fendeva le onde dell’Atlantico a tutta forza. Da New York la “Michelangelo” partì il giorno dopo per un’ultima crociera ai Caraibi di una decina di giorni: io rimasi con la moglie di mio zio, che nel frattempo mi aveva conquistato, e con lei andammo a Washington e Philadelphia dove aveva dei parenti. Fu il mio primo soggiorno in suolo statunitense: poi ce ne saranno altri, di studio prima e di lavoro poi, ma quello fu per me il più divertente, perché passai letteralmente da un “party” all’altro ed ebbi modo di conoscere lo stile di vita di tanti europei che erano diventati americani, portando con sé usi e costumi delle patrie d’origine ma compenetrandoli con gli stili di vita d’oltreoceano e facendoli convivere senza problemi: lezione che forse dovremmo imparare anche noi europei in relazione alle migrazioni del giorno d’oggi.

Quando la “Michelangelo” rientrò al molo di Manhattan ci reimbarcammo per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio. A bordo tanti ospiti importanti e blasonati che io, data la mia giovane età, non sapevo nemmeno chi fossero: fra questi un’anziana Duchessa di Windsor che mi colpì perché la trovai molto somigliante ad una delle sorelle della mia nonna materna, quella più giovane, la zia Fernanda scomparsa prematuramente e che, forse per il fatto di non avere avuto figli suoi, mi aveva voluto tanto bene quando ero un pupetto di pochi anni ed era famosa per la sua eccessiva magrezza che la accomunava alla Wally Simpson, alla quale assomigliava anche nei tratti del viso in modo impressionante come posso constatare ancora oggi rivedendo alcune vecchie fotografie di famiglia. A metà traversata venne comunicato a tutti che, nonostante un opportuno cambio di rotta che avrebbe di conseguenza ritardato di alcune ore la tabella di marcia programmata, avremmo comunque attraversato la coda di un ciclone che dalle Azzorre si stava spostando verso le coste del Labrador: personalmente seguii con molto interesse i preparativi che si fecero a bordo onde assicurare sedie, tavoli, il grande pianoforte della sala feste e quant’altro in modo che tutto ciò che era semovente non costituisse un pericolo

per i passeggeri. Il personale addetto provvide a stendere da un lato all'altro delle sale alcune corde cui ci si sarebbe dovuti tenere in caso di forte rollio o beccheggio. Quando il mare grosso arrivò, pareva impossibile che quella grande nave sbatacchiasse di qua e di là come un fuscillo. Tutti erano impauriti o comunque infastiditi da quella situazione: solo io con l'incoscienza dell'età mi aggiravo divertito qua e là come fossi stato sulle montagne russe, rammaricandomi del fatto che fosse assolutamente vietato, per ovvie ragioni di sicurezza, uscire sui ponti scoperti. Quello che ricordo meglio di quel viaggio di rientro furono le attenzioni, peraltro innocenti, che mi riservava ad ogni occasione una brunetta intrigante che si chiamava Marie, una ragazzina americana nativa di Boston e di due o tre anni più grande di me: io non capivo ma soltanto intuivo quello che, nel bene e nel male, avrei scoperto dopo qualche anno riguardo all'altro sesso. Ogni tanto ripenso ancora a lei, anche se non ne ho saputo mai più niente, a parte una brevissima corrispondenza nel mio inglese allora ancora incerto che ci accompagnò per un pò di tempo dopo quel viaggio. Da uomo ormai adulto sono tornato più volte in Nord-America ma non l'ho più cercata, forse perchè il mio cuore e i miei pensieri sono stati occupati negli anni da altre donne: mi piace però immaginarmela oggi madre e sposa felice, forse nonna.... lo spero per lei !

All'arrivo a Genova, se ne andava come un ferro vecchio

All'arrivo a Genova, ad accogliere la "Michelangelo" tutta impavesata a festa non c'era in pratica nessuno: né autorità cittadine né discorsi ufficiali di commiato, solo una troupe televisiva che intervistò il Comandante Cosulich e la banda di bordo che intonava una marcetta mentre si attraccava. Uno degli orgogli marittimi di Genova e di tutta la marineria passeggeri italiana se ne andava così, come un ferrovicchio, quasi con un senso di biasimo e fastidio da parte di chi vedeva in quella nave una grande macchina mangiasoldi e non un motivo di orgoglio per chi l'aveva progettata, costruita e gestita. Nessuno dei nostri transatlantici è sfuggito alle torce elettriche dei cantieri di demolizione e ciò è stato un vero peccato: nemmeno il mio prozio capo commissario è più fra noi e da alcuni anni è mancata anche quella sua bella moglie che usciva dalle piscine della "Michelangelo" con la grazia di una Esther Williams forse solo un pò avanti negli anni. Tutto quel mondo di traversate e viaggi transatlantici non esiste più e proprio il mondo in generale è cambiato. Se in meglio o in peggio non sta me definirlo, anche se ho la mia opinione precisa: posso solo dire che fra le cose che non ci sono più e ricordo con affetto e nostalgia c'è senz'altro questo indimenticabile viaggio sulla "Michelangelo", lungo la "Rotte del Sole" che collegava una volta Genova a New York, quando la nostra città era una dei capolinea dei transatlantici italiani ed io ho avuto la fortuna di viverne gli ultimi barlumi di vita.

Alla memoria del Comandante Lovisolo e di frau Helga Liese Lotte

Francesco Pittaluga

Genova, 15 marzo 2019

Ingegnere aeronautico -Console Associazione "A Compagna"-Genova
Storico aero-navale

La seconda parte dell' importante profilo del grande giurista

Un pattugliatore di nome Scialoja

Carissimo Decio, due piccole notazioni sul contenuto dell'ultimo DLNews, da ex-giurista quale mi considero:

Sulla TAV: Ha perfettamente ragione Tobia Costagliola: PACTA SUNT SERVANDA!

Inoltre mi pare che non si tenga conto della sinistrosità stradale: migliaia di morti sulle nostre vie di grande e piccola comunicazione. Ogni mezzo deve essere messo in opera per spostare, per quanto possibile, il traffico dalle strade alle ferrovie e, quando possibile, alle vie del mare.

Su SCIALOIA: Benissimo ha fatto Silvestro Sannino a ricordare Scialoja:vorrei solo ricordare che a un pattugliatore della Guardia Costiera fu imposto appunto il nome del grande giurista napoletano.

Tante affettuosità

Renato Ferraro

LE NAVIGAZIONI DI SILVESTRO SANNINO

Decio carissimo

Ho appena risposto a Renato Ferraro e ti ringrazio per la comunicazione. Ne approfitto, sapendoti persona sensibile al tema, per una breve considerazione sulla TAV, oggi che si dedica una giornata mondiale al clima. Il trasporto di merci richiede energia.

La gran parte dell'energia viene consumata per vincere l'attrito. La tonnellata-chilometro costa meno se fatta via mare con giusta velocità.

A terra il treno recupera in discesa l'energia che spende in salita. Inoltre l'attrito dell'aria su un convoglio di dieci unità è molto minore della somma degli attriti sofferti su singole unità (treno vs. autocarro e lo sanno bene i ciclisti). Ma anche

L'attrito delle ruote è molto minore per le rotaie in ferro che per le gomme che sono elastiche e assorbono energia per le deformazioni. Quando si fanno le cosiddette analisi costi/benefici si tengono conto di queste cose? L'altra grande questione riguarda gli sprechi. Ma qui ci vuole una particolare sensibilità associata ad una forma di educazione adulta che ancora non si vede all'orizzonte.
Silvestro Sannino

“IL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE E’ LO STRUMENTO DELL’ECONOMIA DEI TRASPORTI “

ANTONIO SCIALOJA E LA SCUOLA NAPOLETANA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

di Silvestro Sannino

Devo premettere che l'autore di questa nota non è un giurista del diritto della navigazione, e non si fa fatica a rilevarlo. Il suo approccio alla tematica trattata è da un'ottica della Storia della Navigazione in quanto esame storico dei processi, dei fatti dai quali prende origine ed ai quali si applica il diritto della navigazione; ed in tale prospettiva vanno collocati i rilievi prodotti. Una prospettiva peraltro non necessariamente secondaria e riduttiva, specie se si considera un'idea-precetto centrale che Antonio Scialoja comunicava a Bernardino Scorza, uno dei più brillanti giovani studiosi del suo gruppo:

”Le teorie sono una cosa bellissima e necessarissima, ma le teorie giuridiche han da servire e spiegare i fatti; perciò se v'è contrasto sono le teorie che si devono adattare ai fatti, non questi a quelle”.

PARTE SECONDA

PRINCIPALI CONTRIBUTI DELLA SCUOLA DI SCIALOJA

Il Gruppo di studiosi della Scuola napoletana di diritto della navigazione produsse una mole di lavoro in gran parte finalizzato al progetto di Scialoja di preparare un Codice della Navigazione che fosse espressione della scienza giuridica italiana ed autonomo rispetto al diritto commerciale, come aveva già auspicato il grande giurista Alfredo Rocco fin dal 1897. Una breve sintesi dei principali contributi dei singoli autori apparsi sulla Rivista del diritto della navigazione tra il 1935 ed il 1942 viene riportata qui di seguito per dare un'idea del lavoro svolto dalla Scuola di Scialoja in quell'ambiente giuridico partenopeo che sapeva esprimere giuristi e avvocati del calibro di Enrico De Nicola, Alfredo De Marsico, Vincenzo Arangio Ruiz, Ettore Botti e tanti altri.

Antonio Scialoja

Oltre ad essere l'ideatore del progetto del Codice di Navigazione, l'animatore della Scuola ed il fondatore della Rivista, della quale fu anche il Presidente, Scialoja indicò con discrezione ma con sicurezza, la finalità e la linea del programma. Egli preparò la via da seguire con puntuali critiche ai limiti riscontrati nei lavori e nelle tendenze dottrinarie di altre correnti di pensiero giuridico nello specifico campo; e tali rilievi costituirono un invito agli altri componenti del gruppo ad approfondire il tema sotto l'aspetto storico e giuridico. Esaminò in particolare i concetti di nave e dei principali soggetti del fatto navigatorio sia in maniera diretta sia richiamando studi e osservazioni di altri esponenti del gruppo. Volle approfondire la figura dell'armatore, vale a dire il titolare dell'impresa di navigazione, con uno studio dal titolo "Cenni storici, esegetici e critici intorno alla qualifica di armatore" (Riv. Dir. Nav. 1937). Dopo aver evidenziato il ruolo centrale dell'armatore Scialoja richiama la limpida definizione del giureconsulto romano Ulpiano, il quale distingue il proprietario della nave dall'exercitor. Fa poi notare che durante il medioevo tale figura scompare quasi dallo shipping e ricompare nel basso medioevo, nel Consolato del mare ed in altri statuti con il termine di "armatore", colui che arma la nave sia per renderla navigabile sia per motivi militari. Segue un esame critico della figura nelle varie raccolte giuridiche ed in particolare nel codice di commercio. Sottolinea l'evoluzione semantica del termine in relazione alla realtà dei traffici ed ai singoli Stati. Delinea quindi la figura giuridica più idonea per un moderno Codice della Navigazione. L'analisi puntuale e profonda di Scialoja non si sofferma sul ruolo dell'armatore del periodo delle Compagnie delle Indie, attive per tutto il XVII e buona parte del XVIII secolo e quindi dell'Ordinanza sulla Marina del 1681 e vi deve essere pure qualche ragione; ma non è questa la sede per un esame in merito. Il tema esercitorio di Scialoja viene integrato da altri contributi dovuti a Siro Solazzi, prestigioso romanista dell'Università di Napoli, a Francesco De Martino mentre Francesco De Robertis tratta del corpus dei naviculari, cioè di quegli armatori che trasportavano carichi, come il grano, al servizio dello Stato, per l'Annona. Essi ebbero una serie di privilegi ed i privilegi si sa finiscono per minare la salute civile, economica e politica di uno Stato. Il progetto di Codice della navigazione, comprendente quella aerea, doveva dare luogo ad una dura polemica con Amedeo Giannini nel 1940, durante i lavori di stesura dello stesso. Giannini e Scialoja, allora entrambi senatori, ebbero uno scambio acceso di critiche reciproche sia in relazione all'"internazionalismo" giuridico del diritto della navigazione sia per il fatto che la navigazione aerea era stata inserita nello stesso Codice.

Bernardino Scorza.

Aveva 25 anni quando fu fondata la Rivista, della quale divenne redattore capo, ed era già prof. di diritto commerciale alla università di Bari. Era considerato un talento giuridico, con spiccato intuito ma sorretto da una visione razionale dei problemi. Per Scialoja "Era un lavoratore instancabile ed entusiasta, ragionatore e dialettico formidabile, dell'indagine scientifica. I più giovani già

guardavano a lui come ad un maestro ed era considerato il migliore del gruppo”. Nella Rivista del 1935 egli discute della “Struttura giuridica della polizza di carico nominativa e valore probatorio dei vari tipi di polizza di carico”. Lo Scorza sostiene alcune tesi in contrasto con la dottrina prevalente con argomenti consistenti sul piano giuridico e su quello logico. Tra gli altri contrasta anche Carnelutti con osservazioni convincenti e suffragate dalla giurisprudenza della Cassazione. Conclude osservando che “essendo la polizza documento meramente probatorio in caso di suo conflitto con l’atto di noleggio debba prevalere quel documento che risulterà riprodurre le clausole effettivamente volute”. Occorre far rilevare che l’autore svilupperà in maniera più ampia e più compiuta l’argomento in un libro in due volumi dal titolo “La polizza di carico”; peraltro la materia è molta trattata nella letteratura straniera, specie dell’orbita anglosassone. In seguito nel volume II della Rivista del 1936 Scorza si sofferma sul fenomeno della “Fioritura di teorie sui titoli rappresentativi di merci”. Buona parte della memoria è dedicata alla difesa delle sue tesi sulla polizza di carico contro le critiche di Antonio Brunetti, autorevole cattedratico della specifica materia. Lo Scorza con un ragionamento basato sulla coerenza degli argomenti di discussione non ha molta difficoltà a mettere in evidenza molti limiti delle posizioni del suo esperto antagonista ed in ciò riesce ricorrendo anche alla più aggiornata e rappresentativa dottrina straniera. Allo stesso modo non fa fatica ad evidenziare i limiti di altri studiosi che sostenevano punti di vista difformi dai suoi. L’argomento ha un seguito sulla Rivista del 1937 con la nota “La lettera di trasporto aereo” che in qualche modo si può ritenere l’estensione dei titoli marittimi nel campo aereo- L’argomento risulta utile ai fini del progetto generale del Codice unico di navigazione. Ma questo sarà l’ultimo lavoro dello Scorza perché la sua vita si spegne anzitempo a soli 27 anni.

Antonio Lefebvre d’Ovidio.

Fu tra i più attivi del gruppo di studio. Segretario della Presidenza della Rivista e redattore responsabile della stessa. Esordisce sul primo numero della Rivista nel 1935 con un lavoro lungo e impegnativo “La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all’Ordinanza del 1681”. Penso si tratti di una rielaborazione della tesi di laurea perché è un lavoro che per la sua dimensione richiede molto tempo per compilarlo. L’autore dopo aver ricordato che la contribuzione alle avarie è tra i più antichi istituti del diritto marittimo include in essa il caso di getto di merci e seguendo la letteratura prevalente, afferma che esso fu accolto molto presto nel diritto romano nella ben nota Lex Rhodia. Sul punto due anni dopo De Martino lo dovrà garbatamente richiamare come si vedrà. L’autore compie un lavoro diligente richiamando la numerosa letteratura e fa procedere le consuetudini ispirate alle leggi romane a quelle bizantine ed al Nomos Rhodion Nautikos che segna un way point tra il concetto romano di responsabilità dell’exercitor e quello di distribuzione di rischio in una societas che tende a dividere guadagni e perdite. Tale concetto si propaga con lievi variazioni agli statuti del basso medioevo del Mediterraneo e poi a quelli dei mari del nord fino alla vigilia della Ordinanza di Colbert. L’autore chiude la

lunga memoria con una appendice sul significato e la semantica del termine avaria, da ritenersi esaustiva, che è pervenuta nei moderni codici marittimi. L'evoluzione storica dell'Istituto delle avarie comuni richiede di essere completato con la ricerca dei fondamenti giuridici alla contribuzione all'avaria comune. E' quello che Lefebvre affronta nella memoria della Rivista del 1936 dal titolo Fondamento giuridico dell'obbligo di contribuzione alle avarie comuni. La discussione si concentra su un duplice aspetto: a) l'obbligo del ricorso all'avaria per il comune bene, obbligo che spetta al capitano una volta accertate le condizioni di sicurezza che suggeriscono il getto delle merci e/o il sacrificio dell'attrezzatura della nave; b) l'obbligo di contribuire in ragione della consistenza della merce trasportata, in parte sacrificata ed in parte salvata. La materia presenta non pochi punti controversi e l'esame dell'evoluzione storica dell'istituto si rivela utile a dirimere alcuni dubbi. L'attività del Lefebvre si esplica ancora in molti contributi di recensioni di opere recenti, italiane e straniere, ed in commenti ad alcune giurisprudenze notevoli. Si occupa ancora di un altro tema molto delicato che riguarda in generale delle responsabilità degli armatori, talvolta piuttosto gravose, e delle clausole tese a sollevarli da tali oneri. Lefebvre fa parte poi della Commissione incaricata di redigere il testo del Codice della Navigazione ed in questo ruolo diede un contributo concreto e di grande rilevanza.

Francesco De Martino.

Nel 1935 aveva 28 anni ed era libero docente in Diritto romano. Sul primo numero della Rivista De Martino tratta l'argomento "Foenus nauticum", vale a dire il prestito di somme di danaro per finanziare il commercio marittimo. Nello studio De Martino si propone di dimostrare l'infondatezza della dottrina prevalente che vedeva nel foenus nauticum un tipo di contratto autonomo costruito secondo schemi greci, definito anche come contratto alla greca. Tale espressione era stata coniata da Enrico Paoli, eminente studioso di diritto greco, nei suoi Studi di Diritto Attico del 1930 e riproposti nel Convegno d'Amalfi del 1934. De Martino interpreta un passo di Plutarco riferito a Catone evidenziando la diffidenza verso il rischio di un popolo romano misurato e prudente. L'analisi segue con alcune citazioni di Cicerone ed il richiamo di altri giuristi da cui conclude l'istituto del prestito marittimo venne romanizzato secondo gli schemi del mutuum e della stipulatio. Ed a sostegno della sua tesi invoca il pensiero del suo maestro Vincenzo Arangio Ruiz il quale sosteneva, con felice intuizione, che i Romani anche quando accoglievano istituti giuridici stranieri li trattavano con i loro propri mezzi tecnici. Un altro tema caro a De Martino, romanista profondo conoscitore della Costituzione romana, è quello della "Navis eodem navis", in Rivista 1936, vale a dire fino a che punto una nave che subisca riparazioni o rifacimenti di parti può ancora dirsi che sia la stessa nave. Sul tema la storia è ricca di esempi comprese le navi che Colombo fece costruire nel nuovo mondo, con il legname recuperato dopo che una tempesta aveva distrutto parte della sua flotta. Ma il contributo più notevole di De Martino è lo studio sulla Lex Rhodia, riportato nei numeri del 1937 e del 1938 della Rivista. Dopo aver ricordato che la dottrina romanistica meno recente non esitava a

considerare la *lex Rhodia* come una norma del diritto rodio ricevuta nell'ordinamento romano come fonte delle avarie comuni l'autore cita i nomi più celebri: Pardessus, Tedeschi, Bonolis, Huvelin, Rocco, ed ora l'ottimo Lefebvre d'Ovidio, Arangio Ruiz...Ma ricorda subito gli studi di Hans Kreller del 1921 il quale, in base ad una critica severa, pone molti dubbi sulla genuinità della *lex Rhodia* e che non vi era mai stata una ricezione di una *lex Rhodia* nel diritto romano. De Martino parte dalla teoria di Kreller e sottopone i testi che si riferiscono alla legge rodia ad un'analisi ed una esegesi accurata sul piano lessicale e ad una verifica sintattica, logica e filologica sul piano operativo dei testi contenuti nel Digesto con le leggi romane ed in modo specifico con la legge Aquilia. Egli fa notare estese corruzioni nel testo riprodotto nel Digesto ed il contrasto con la legge Aquilia. D'altra parte anche Huvelin sul punto afferma che si era dovuto trovare il modo di superare il contrasto ma, ammette, si ignora come. Pertanto conclude che la cosiddetta *lex Rhodia* del Digesto sia un istituto post classico (dopo il III secolo) mentre i classici avrebbero applicato solo i principi delle leggi romane. De Martino si aspetta reazioni dall'anticritica ma auspica ulteriori, seri studi in merito. E purtroppo gli equivoci attorno alla *lex Rhodia* non sembrano avviati a convincenti interpretazioni. Tra gli studi successivi va segnalato il "Droit maritime phénicien" di J. Dauvillier in cui si mostra che consuetudini analoghe a quelle della *lex Rhodia* sono rinvenibili nella pratica marina dei fenici e dei cartaginesi.

Tra i numerosi contributi apparsi sulla Rivista assume significato di rilievo quello di Francesco M. Dominedò, professore di diritto commerciale all'Università di Roma dal titolo "Teoria generale e diritto marittimo" in cui fa un largo richiamo delle tendenze più generali sul tema e riporta l'opinione dei giuristi più prestigiosi, da Carnelutti ad Alfredo Rocco ad Hans Kelsen. Sostiene la necessità di una revisione profonda del diritto commerciale ed auspica che la scuola italiana del diritto della navigazione si affermi in modo autonomo e su basi scientifiche solide. Il romanista Siro Solazzi interviene in più occasioni su alcuni istituti marittimi romani quali l'*actio execitoria*; Sergio Ferrarini discute di tematiche che sfociano nel grande alveo delle assicurazioni; mentre Tesauro tratta della corporazione dei piloti. Il giovane Felice Ghionda esamina il delicato tema del *magister navis* mettendo in evidenza il ruolo sia sotto il profilo nautico, sia sotto il profilo commerciale. Il dualismo con il *gubernator* viene risolto sulla base delle indicazioni delle fonti e spesso i due si identificano nella stessa persona; l'argomento sarà ripreso negli anni '60 da Marchetti con chiosa di Antonio Guarino. Eugenio Spasiano tratta vari argomenti. Riprende la discussione (1938) sulla natura unitaria del diritto della navigazione marittima ed aerea e tratta delle assicurazioni marittime e della teoria degli atti di commercio. Egli ha modo di fare analogia tra il com.te di nave e quello di aereo. Nel 1939 propone uno studio su un tema di grande interesse tecnico e nautico: "L'evoluzione storica della disciplina dell'urto di navi". I danni dovuti all'urto di navi sono considerati in base ad una ordinaria pratica marinara che assume aspetti diversi nell'antica Roma, ove veniva applicato il principio di responsabilità in base alla legge Aquilia, e trova nelle marinerie mediterranee

del basso medioevo e poi dei mari del nord interessanti varianti. La disciplina dell'urto di navi trova nei tempi moderni una sistemazione di carattere internazionale nelle COLREGS in sede IMO (International Maritime Organization).

Anno settimo, Codice della Navigazione

Con questo incipit Antonio Scialoja può annunciare nella Rivista del 1941 che il Codice della navigazione è una realtà che va a coronare gli impegni presi sette anni prima, nel 1935. Merito al ministro Dino Grandi che ha voluto seguire un iter rapido. Ricorda Dino Scorza e le solide fondamenta sistematiche e dommatiche su cui poggia l'unità del diritto della navigazione. G. Leone ricorderà poi l'indipendenza scientifica del Codice rispetto al regime politico del momento. Il lavoro non è finito; il diritto internazionale reclama nuove sistemazioni e forse il Codice potrà essere un riferimento. Scialoja viene chiamato alla nuova cattedra di diritto della navigazione a Roma nel 1942; nel 1944 viene sospeso dall'insegnamento in conseguenza dei provvedimenti di epurazione, misura prima attenuata e poi revocata l'anno successivo; viene collocato a riposo nel 1950 e la sua figura è ricordata assieme a quella del nonno Antonio e dello zio Vittorio. E con Antonio Scialoja vanno ricordate ancora le grandi capacità a livello di struttura mentale e di linguistica associate quasi sempre ad un'ampia cultura letteraria ad un notevole talento scientifico-giuridico della gran parte del gruppo di studiosi raccolti attorno alla Rivista del diritto della navigazione, artefici del Codice della navigazione.

Se mi è consentita una domanda, un dubbio cartesiano al termine di questo faticoso, sofferto escursus. Una legge marittima, un Codice, pensati e costruiti con la migliore dottrina, con la più raffinata dommatica, con mentalità giuridica scientifica, con riferimento alla storia più remota..., può ritenersi con un ragionevole grado di certezza un'opera ideale, perfetta o quasi? Purtroppo la realtà ci propone non pochi casi in cui la scienza del diritto ha fornito risposte non adeguate alle esigenze dei fatti. Ad esempio negli anni '1950 la giurisprudenza diede una definizione di "velocità moderata" che le navi dovevano tenere in tempo di visibilità limitata. Ebbene tale definizione si doveva rivelare assolutamente incompatibile con la pratica operativa della navigazione.

In relazione al Codice della Navigazione si deve osservare che gli articoli 298 (Comando della nave in navigazione) e 303 (Abbandono della nave in pericolo) presentano gravi carenze di formulazione logica (298) e buona dose di incoerenza logica (303) in relazione alla scienza ed alla ordinaria pratica della navigazione; ed inoltre essi, formulati in sostanza ex novo, sono privi di validi riferimenti sul piano storico. Anzi in tale prospettiva segnano un sostanziale regresso rispetto alla precedente disciplina. Pertanto, proprio in relazione all'idea precetto di Scialoja richiamata in premessa, riescono in forte dissonanza con i fatti della navigazione ed andrebbero a questi adattati.

Silvestro Sannino, Torre del Greco, 7 marzo 2019

Lavoro e occupazione

Il censimento dei marittimi italiani: sarà la volta buona?

Pieno sostegno al Governo e in particolare al vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, è espresso da Assarmatori per il via al progetto di censimento dei marittimi italiani. Lo ha affermato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha ricordato come questo progetto sia stato da sempre al centro della politica associativa. Il censimento, infatti, è il primo passo per favorire un intervento deciso sulla piaga della disoccupazione che affligge i marittimi italiani. Bene quindi fa il Governo nell'affrontare questo problema facendo del tema dell'occupazione uno degli obiettivi principali della propria azione politica.

Secondo quanto anticipato da Stefano Messina, il progetto prevede che tutte le aziende armatoriali direttamente o indirettamente interessate forniscano il loro contributo in termini di dati storici e sulla situazione attuale dell'occupazione.

Nel censimento saranno coinvolte le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, le aziende estere che utilizzano la bandiera italiana sotto contratti di bare boat charter, le aziende le cui navi battono bandiera italiana in virtù dell'iscrizione al Registro Internazionale, le imprese marittime impegnate nel cabotaggio nazionale ed europeo.

Una collaborazione sarà richiesta anche alle Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire nei tempi più brevi possibili a una mappatura anche delle sacche di disoccupazione, ovvero quelle regioni e province del Paese dove è maggiore il numero dei marittimi disoccupati; inoltre viene auspicato che siano finalizzati i lavori per la creazione di un'unica anagrafica a livello nazionale riguardante il Collocamento Gente di Mare, capace di fornire adeguato servizio agli utenti, monitorare e indirizzare le politiche attive nei confronti del lavoro marittimo.

Sotto la lente di ingrandimento finiranno anche le rotazioni di equipaggio e i periodi a terra coperti dal regime di malattia "ex Cassa Marittima". Roma, 13 marzo 2019

CULTURA DEL MARE

MISSIONE E SCOPI DEL MUSEO MARINARO TOMMASINO-ANDREATTA DI CHIAVARI STORIA, TRADIZIONI E CULTURA

Il Museo Marinaro Tommasino-Andreatta, viene fondato a Chiavari, nell'Antica Casa Gotuzzo in Piazza Gagliardo 19, detta anche "Ciassa di Barchi" o "Piazza dei Pescatori", il 7 Luglio 1997 da Franco "Mario" Tommasino, deceduto nel 1998, e da Ernani Andreatta. Il Museo nasce come iniziativa privata per il grande contributo di Franco Tommasino che dona al museo quasi 30 modelli navali e altri rari reperti nel campo della radio d'epoca Marconiana ma anche sull'onda del successo ottenuto con la pubblicazione dei libri "Chiavari Marinara dall'Epoca Eroica della Vela - Storia del Rione Scogli", esaurito nonostante le 4600 copie di due edizioni 1993 e 97, e "Memorie dal Mare - L'immenso libro di Papà Lucerna", edito nel 97 in 6700 copie del quale ne rimangono pochi esemplari, con la relativa video cassetta o DVD in lingua Italiana, Inglese, e Spagnolo.

Nel 2013 è coautore del libro "La storia del Palio Marinaro del Tigullio" e nel 2015 insieme all'amico Enrico Pains presenta il volume "Enrico Mollo, la Storia e le Imprese".

Attraverso queste pubblicazioni ed il Museo, viene operato uno straordinario "salvataggio storico" di tradizioni, di cultura e di lavoro che si sarebbe altrimenti perduto.

Il Tigullio ha una lunga e gloriosa storia marinara, che data sin dal Medioevo. In Chiavari e Lavagna sono stati costruiti e varati oltre 200 velieri oceanici, mentre Sestri Levante e Riva Trigoso erano più specializzati nella costruzione e armamento di leudi

Il nucleo del Museo Marinaro Tommasino-Andreatta è costituito quindi da modelli di navi a vela e modelli naviganti radiocomandati oltre che da apparecchi radioriceventi costruiti o raccolti da Franco Tommasino, da strumenti nautici antichi anche del 1700 e da preziosi utensili da lavoro. In questo museo trovano spazio anche gli attrezzi da pesca dato che il Rione Scogli all'inizio del secolo scorso diventò un centro importante del settore mutando la sua identità da quello della costruzione navale a quello della pesca. Gli stessi pescatori degli Scogli hanno lasciato un patrimonio di tradizioni importantissimo anch'esso oggetto di salvataggio attraverso le opere sopra menzionate. Molti reperti museali provengono da donazioni o lasciti di privati e da acquisti sul mercato antiquario, come l'importante collezione di rare conchiglie di mare e di terra, provenienti da tutto il mondo, che conta più di

3000 pezzi, tutti rigorosamente catalogati. Non ultimo l'importantissimo archivio storico fotografico e la biblioteca con oltre 8000 volumi per la maggior parte di argomento marinaro e una importante videoteca di filmati d'epoca.

Un altro importante salvataggio storico del Museo è quello effettuato da Amedeo Devoto, noto artista e progettista navale del Rione Scogli, dei piani di costruzione di molti grandi velieri costruiti sia a Chiavari nel'800 che a Riva Trigoso ai primi del 900. Un altro incredibile patrimonio che lega al mare il Tigullio e Chiavari in particolare. Ed un ulteriore arricchimento del Museo è dovuto ad importanti piani di costruzione, un centinaio, provenienti da tutto il mondo, di velieri e grandi imbarcazioni del 1800

E Chiavari, come centro di costruzioni navali e armatoriale raggiunse il suo apice nell'Ottocento, grazie all'opera di costruttori come Matteo Tappani, tre generazioni di Gotuzzo, Francesco detto "Mastro Checco", Luigi ed Eugenio, i Briasco, i Piceni Gessaga, i Milesi, e di armatori come i Dall'Orso, i Raffo, i Beraldo i Sanguineti, i Borzone, i Copello, i Bianchi, i Chiarella, i Rocca, Fratelli Ghio, i Gagliardo, i Roncagliolo, i Raggio Porcella, i Carniglia, i Milesi, i Cuneo, i Devoto, i Marana, i Casaretto e altri, che porteranno il nome di Chiavari in tutti i mari del mondo. Innumerevoli navi camogline e genovesi presero forma sugli scali del Golfo del Tigullio a sottolineare la capacità e la tenacia dei costruttori locali che sapevano tener testa alla migliore concorrenza internazionale.

Non vanno dimenticati i maestri d'ascia e i calafati come i Tirone, Maccianti, i Risso, i Solari, I Bertuletti, i Della Pietà, i Moladuri, i Raffo, i Dall'orso, e tutte le maestranze che, con la loro operosa attività, hanno contribuito a costruire il patrimonio di valori di questa zona. Per conservare la memoria di queste vicende e degli uomini che ne furono protagonisti ci è sembrato utile dar vita ad un'esposizione permanente sulla marineria Chiavarese e del Tigullio. Ancora oggi si tratta di un'iniziativa quasi esclusivamente privata pur con il tangibile aiuto della Promoprovincia Srl, che dal 2001 ospita molta parte dei reperti museali, del Comune di San Colombano Certenoli e della Regione Liguria. Si spera che in seguito, questo museo, possa trovare una sede definitiva possibilmente in una cittadina di mare del Golfo del Tigullio. Chiavari, dovrebbe essere le sede ideali di questo museo. Ci auguriamo così di sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni affinché sostengano l'iniziativa, sia con contributi finanziari e organizzativi, sia con lasciti e donazioni di cimeli del passato, che altrimenti andrebbero dispersi. Solo così il Museo potrà vivere ed ingrandirsi al fine di rappresentare la memoria vivente e operante delle attività produttive di tutto il Tigullio, settori che permisero ai nostri padri e ai nostri nonni di crescere e prosperare.

Nel 2008, la Scuola Telecomunicazioni FF AA di Chiavari, consapevole della rilevanza storica e tradizionale del Museo Marinaro e allo scopo di preservarne e valorizzarne il patrimonio culturale decise di ospitarlo al suo interno assieme alla notevole biblioteca, principalmente di mare, di oltre 8.000 volumi.

Proprio nel 2013 il Museo Marinaro Tommasino-Andreatta ha avuto il riconoscimento dello (SMM) Stato Maggiore della Marina e nel completamento

della pratica di acquisizione da parte del Ministero della Marina, sarà affiancato ai Musei Navali di Venezia e di La Spezia.

Brevi note sui fondatori e collaboratori del Museo Marinario Tommasino-Andreatta.

Franco “Mario” Tommasino – Fondatore del Museo Marinario (1915-1998)

Era nato a Chiavari nel cuore dello storico Rione Scogli. La maggior parte dei modelli navali e degli apparecchi radio-riceventi che costituiscono il Museo sono frutto del suo ingegno e del lavoro appassionato di tutta la sua esistenza. La sua vita professionale è stata quello di tecnico della Rai sede Regionale di Genova. Durante gli ultimi mesi del conflitto mondiale, nel 1945 salvò dai tedeschi, a rischio della propria vita, tutte le apparecchiature radio della Rai che immediatamente dopo, dopo il 25 Aprile fu in grado di trasmettere, grazie a lui, i bollettini della fine della guerra. Legatissimo al Rione Scogli, effettuò sempre a Chiavari le prove in mare dei suoi straordinari modelli galleggianti e naviganti che fanno ora parte del Museo Marinario che porta anche il suo nome.

Ernani Andreatta fondatore e conservatore del Museo Marinario.

Il Nonno era Veneto, anzi Austroungarico perchè nato a Segonzano in provincia Trento nel 1857 quando non era ancora Italia. Ma la madre, Gotuzzo Adele, discendente da costruttori di grandi velieri, aveva gli antenati originari di Portofino e Recco che si insediarono nel Rione Scogli di Chiavari ai primi dell'800. In tre generazioni, dal 1838 al 1935 il Cantiere Navale dei Gotuzzo ha costruito e varato, nel cantiere navale agli Scogli, oltre 120 velieri oceanici. I Gotuzzo erano strettamente imparentati con i Tappani, noti costruttori nell'epoca della costruzione in legno.

Andreatta è nato a Chiavari nel 1935 e ha conseguito in Marina Militare, frequentando l'Accademia Navale di Livorno, il grado di Sottotenente di Vascello ed in Marina Mercantile quello di Capitano Superiore di Lungo Corso arrivando al Comando di Supertank della Texaco Oil Co. a soli 29 anni.

Nel 1997 fonda il Museo Marinario Tommasino-Andreatta che sino al 2001 viene ospitato nei locali sottostrada dell'Antica Casa Gotuzzo a Chiavari. Dal 2001 sino al 2008 il Museo è stato ospitato presso gli uffici della Promoprovincia a Calvari, in Val Fontanabuona.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, accertata l'interesse culturale della raccolta ne ha proposto la tutela e la valorizzazione con modalità da concordare.

Andreatta, nel nuoto, in gioventù era stato uno sportivo di buon livello conquistando ben tre campionati Italiani (ragazzi-allievi-juniores) nelle file della Chiavari Nuoto della quale ha ricoperto in seguito anche cariche di dirigente sino alla vicepresidenza.

A 40 anni, dopo 11 anni di comando, e incarichi ispettivi con la Texaco, dove svolse l'attività per tre anni a Taiwan (Formosa), Singapore e Hong Kong e quasi un anno negli uffici a Montecarlo, lascia il mare e intraprende la carriera di imprenditore nel settore chimico navale. Sino al 2001, quando lascia l'attività professionale, ricopre incarichi di Presidente e Amministratore Delegato nella UNISERVICE INTERNATIONAL, una multinazionale del settore chimico navale, da lui fondata, con uffici dislocati in tutto il mondo, con sede finanziaria a Ginevra e 747 porti di assistenza tecnica e servizio alle navi di qualsiasi tonnellaggio.

In questi anni acquista grande esperienza nel settore dello Shipping per tutti i tipi di navi partecipando per molti anni al SEATRADE SHOW di MIAMI con l'azienda di cui sopra dove viene a contatto con il mondo delle crociere in crescita continua da decine di anni.

Andreatta è socio UNUCI (Ufficiali in Congedo) ANMI (Marinai d'Italia), Società Economica di Chiavari, Accademia dei Cultori di Storia Locale, "O Castello" e Società Capitani e Macchinisti Navali con sede a Camogli. E' fondatore di altre Associazioni tra le quali il ROTARY CLUB Chiavari Tigullio del quale è stato presidente nel 91-92, Associazione Culturale "MARE NOSTRUM" di Rapallo e Associazione Culturale "IL SESTANTE" e della simpatica Accademia dello Stoccafisso e del Baccalà della quale, orgogliosamente, si fregia della tessera n. 1. E' socio fondatore dell'Associazione "Amici del Mare e degli Scogli". Ha scritto libri sulla Marineria Chiavarese e Ligure come "Chiavari Marinara dall'Epoca Eroica della Vela" e "Memorie dal Mare", un pesante volume di circa 6,5 Kg. I proventi per tali pubblicazioni di 40 Milioni del tempo sono stati tutti devoluti a Don Nando Negri Fondatore del Villaggio del Ragazzo. E' anche autore di libri sportivi insieme ad altri due autori come "Il Palio Marinaro del Tigullio". Non Ultimo insieme all'amico Enrico Pains ha dato alle stampe il volume "Enrico Millo – Le opere e le imprese".

Da anni partecipa a conferenze, dibattiti e relazioni sempre su temi legati al mare.

Ultimamente ha annoverato una vastissima collezione di DVD, circa 9.000, dei quali circa 1600 ne ha curato il montaggio, la regia, o la registrazione. I temi sono rigorosamente di storia o di mare.

Anche se gli anni non sono più "verdi" cerca di non mollare, dedicandosi sempre alla storia e ai valori marinari in genere, specie della sua città. Nel 2012 dall'Associazione Culturale "o Leudo" di Sestri Levante gli è stato conferito il titolo di "Nonno dell'Anno". L'ANPAI, Associazione Nazionale Poeti e Artisti, gli ha conferito nel 2004 il premio "GENTE DI LIGURIA" con la seguente motivazione: "per l'impegno a favore della cultura, della valorizzazione, della tradizione e della storia della terra ligure".

L'ultima sua proposta culturale è quella di colmare un vuoto sulla vita e le imprese di quel grande Chiavarese che fu Enrico Millo. Il 15 Dicembre c.a. ore

16.00 all'auditorium San Francesco di Chiavari verrà presentato un libro, appunto su Enrico Millo, di 560 Pagine e numerose fotografie d'epoca.

Aldo Caterino, ha catalogato tutti i reperti del Museo Marinaro Tommasino-Andreatta.

E' nato a Genova nel 1965. Dopo la laurea in Storia Moderna, è diventato Assistente Scientifico del Museo Navale di Genova, ruolo che ricopre tutt'ora assieme alla carica di Direttore Editoriale presso una casa editrice genovese. In tali vesti ha contribuito alla realizzazione di importanti progetti, come l'allestimento del Padiglione del Mare e della Navigazione e delle mostre temporanee Dal Mediterraneo all'Atlantico, Capitani Coraggiosi, Genova e i velieri e Storie di Polene. Successivamente si è dedicato a varie attività editoriali e artistiche, lavorando per aziende prestigiose come Pineider, Nazareno Gabrielli e Franco Maria Ricci. Autore di articoli e saggi sulla storia della marineria, nutre una profonda passione per la cartografia antica e possiede una collezione di carte geografiche del continente americano. Tra le sue pubblicazioni: Le navigazioni transoceaniche nel Seicento, La via olandese per le Indie Orientali, La cartografia nautica portoghese nell'età delle scoperte, Il calcolo della longitudine e la nascita del cronometro da marina, La pittura di yachting

Giancarlo Boaretto, addetto al restyling e alla conservazione dei reperti del Museo Marinaro.

E' nato a Bosco Marengo (Alessandria) nel 1945 di professione palombaro ad alta profondità con un passato di navigante.

Durante l'alluvione di Firenze il 4 Novembre 1966 poco più che ventenne, aiuta la popolazione a uscire dall'acqua e dal fango. E' uno dei tanti "Angeli del Fango" che salvano quasi tutte le opere d'arte di Firenze. Poi una serie di corsi professionali per imparare ad andare sott'acqua, la sua passione, ed operare a profondità eccezionali dove la testa sembra scoppiare. Conseguisce molte abilitazioni e impara a lavorare nel regno dei pesci, a meno 20, a meno 50, a meno 300 metri! E' la professione della sua vita ! Dopo alcune missioni su navi locali in Sardegna o in Grecia partecipa alla costruzione di piattaforme petrolifere come la gigantesca "Garaupa" della Petrobras Brasiliana che poggia sul fondo a 120 m. di profondità. Uno dei primi seri contratti di Boaretto è quello sull'Artic Seal", una enorme nave appoggio, in giro per il Mare del Nord, Mar di Norvegia, Mar Glaciale Artico. In Scozia a Fort William ottiene così il brevetto di "Deep Diver" (alto fondalista). Poi "decolla" o meglio "sprofonda" sempre più negli abissi marini lavorando per la Esso e la Shell in tutto il mondo: Tailandia, Singapopre, Malaysia, Norvegia, Hong Kong, Mare di Barentz, Brasile, Borneo, Oceano Indiano, Mar Cinese, Stati Uniti ecc. Partecipa alla costruzione di piattaforme petrolifere, recupera pezzi di navi o aerei, installa condotte marine e costruisce cisterne in cemento prefabbricato, i cosiddetti "Igloo" dove sopra vi poggiano le piattaforme petrolifere e fanno da primo

deposito all'oro nero che sgorga dalle viscere della terra, ma sempre sott'acqua! Per anni, 21 giorni al mese, a turno, vive là sotto, tra fondali impossibili e camere iperbariche per la decompressione, dove il sangue si satura di azoto e bisogna ripristinare il bilanciamento dei vari componenti gassosi. L'ultimo suo impegno professionale è con la Barracuda Sub di Genova. Per hobby ha sempre fatto il modellista navale. Nel 1966, quarant'anni fa a Firenze era un "Angelo del Fango", ora è l'"Angelo del Museo" dato che tutti i reperti sono stati da lui rimessi in ordine, riparati e ripuliti facendoli ritornare agli splendori di quando uscirono dalle mani straordinarie di Franco Tommasino.

Informatizzazione del Museo

Tutti reperti museali, compreso la biblioteca di oltre 9.000 volumi ad argomento marinaro e le documentazioni storiche sono informatizzati e le schede dei reperti contengono tutte le informazioni tecniche e storiche necessarie. In pratica, la catalogazione di tutto il complesso museale è già stata effettuata. Recentemente sono stati donati al Museo Marinaro oltre 7.000 dischi in lacca cioè a 78 giri e in vinile a 45 giri. La biblioteca, così come la vastissima videoteca di oltre 8.000 DVD e CD con fotografie e documenti storici, sono stati trasferiti dall'Antica Casa Gotuzzo in Piazza Gagliardo (Ciassa di Barchi) nella sede del Museo Marinaro alla Scuola TLC di Chiavari.

Ernani Andreatta

Piazza Gagliardo 19 – 16043 Chiavari (Ge)

Tel. +39 0185 314403 – Cell. +39 335 392601 – Cell. 345 0379411

email: andreattaernani@libero.it sitoweb www.museomarinarochiavari.com

Sede espositiva: Scuola Telecomunicazioni FF AA

Via Parma 34 – 16043 Chiavari (Ge)

Attualmente il Museo Marinaro può fare affidamento sui collaboratori di questa immagine e si avvale in particolare dei Radio Amatori Mario Mura, Luigi Senarega e Paolo Serravalle . Fanno parte come bibliotecari i giovani Ingegneri Navali Francesco Materno e Francesco Ulivi, La Signora Francesca Perri, La signora Paola Ferraris e la Signora Simonetta Pettazzi. Giancarlo Boaretto sempre una affidabile colonna del Museo marinaro nonché eccezionale modellista. Enrico Pains storico di valore coautore di libri ultimo a destra seduto e Adriano Migliaro il secondo da destra che ha donato al museo una serie infinita di "macchine musicali e parlanti" e i famosi juke box e slot machine degli anni '30, '40 e '50. La serie è completata dal sottoscritto Ernani Andreatta , fondatore nel 1997 assieme a Franco "Mario" Tommasino del Museo Marinaro Tommasino-Andreatta di Chiavari

Ernani Andreatta come Museo Marinaro partecipa attivamente a conferenze a tema marinaro.

Le prossime in calendario sono:

- 1) Venerdì 5 Aprile 2019 Ore 21.00 alla Sala Livellare di Chiavari sul tema “DALL’ASTROLABIO AL GPS ATTRAVERSO LA SCOPERTA DELLA DETERMINAZIONE DEL CALCOLO DELLE LONGITUDINE”**
- 2) Martedì 21 Maggio 2019 Ore 09.00 Scuola Telecomunicazioni FF AA di Chiavari sul tema “UN GRANDE BALZO PER L’UMANITA’ ”**

fine