

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

---

Ricordo che è possibile donare il 5 x 1000 anche al Welfare Marittimo tramite la Stella Maris di Genova

**ASSOCIAZIONE STELLA MARIS GENOVA**

**CODICE FISCALE : 01149970996**

**Diacono Massimo Franzi**

**Presidente Nazionale Federazione Stella Maris Italia**

**Assistente Pastorale Stella Maris Genova Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 16126 Genova**

**tel./ fax. 010 265684 Cell: 347.7958160 E-mail [franzi@atisage.it](mailto:franzi@atisage.it) / [genoa@stellamaris.tv](mailto:genoa@stellamaris.tv)**

**web: [www.stellamaris.tv](http://www.stellamaris.tv):**

---

## **IL CRISTO DI PASSY**

*Nell'ambito della liturgia pasquale, ho pensato di riprendere e proporre quanto avevo scritto e soprattutto vissuto qualche anno fa ( 2005) in Francia. Ci sono spiritualità, arte, riflessioni . Credo sia una giusta occasione nel nostro peregrinare quotidiano per ricordare e riflettere.*

Una risposta che attendevo da tanto tempo, l'ho avuta un giorno, estate 2005, nell'Haute-Savoie nel paese di Passy sul Plateau d'Assy.

Costruita negli anni tra il 1938 e il 1946 e consacrata nel 1965, si chiama Eglise de Notre-Dame de Toute Grace. La piccola chiesa è adornata di opere di grandi artisti . Invitati da un padre domenicano negli anni della seconda guerra mondiale e subito dopo, senza distinzione di credenza religiosa o ideologia politica, si erano ritrovati lassù, per ispirarsi, o forse per scappare dalla temperie della guerra.

Fra questi Henry Matisse, Georges Braque. Marc Chagall, Signori, Lipchitz, Strawinsky, Mary, Bonnard, Lurcat.

Decorazioni interne, mosaici sulla facciata , tappezzerie ornamentali, vetrate, intarsi sui travi di legno del celo della navata, pitture varie: questi maestri hanno creato un sito unico e composito con la loro genialità donandola a un'idea mistica e liturgica, che gli aveva suggerito il prete domenicano, il canonico Devermy.

Questa chiesa con il campanile alto 28 metri , sullo sfondo imponente del Monte Bianco e la sua corona rocciosa, costruita con pietra, ardesia, materiale delle montagne è la più toccante fusione di architettura e ambiente, culto e spiritualità, arte e religione. Una galleria di arte moderna nella natura.

Ma la sorpresa deve ancora arrivare, bisogna entrare dentro l'église sfiorando con i piedi sul sagrato la tomba del fondatore. E già questo passaggio quasi obbligato mette

soggezione e rispetto.

< *Vieni – ci disse l'amico che ci aveva accompagnato , tra il verde e la pulizia dei paesini e delle stradine in salita sui monti – laggiù c'è l'altare , c'è solo il Cristo. E' un Gesù che non hai mai visto, forse è quello che abbiamo dentro di noi da quando siamo nati, 2000 anni fa*>.

L'altare è sotto un'estesa tappezzeria pitturata dagli artisti Bonnard e Lurcat , ed è composto solo da un Cristo in bronzo di Germaine Richier sulla croce di legno. Eravamo circondati da opere d'arte , in un ambiente abbastanza ristretto ma l'attrazione e il simbolo dove è racchiusa la fede, la spiritualità e la storia è questo Cristo ritrovato che riempie di emozione. E' solo un tronco di bronzo, materia che si umanizza e si trasfigura nel metallo che si personalizza nella mente , una vera poesia. Gesù si avvolge con il corpo attorno alla croce, espressione plastica di sofferenza e di pietà.

Agonia prima della sua morte, ma anche sensazione viva, e non è solo una raffigurazione.

- *Ayant aimé les siens, il les aime jusqu'à la fin-*

Drammatico bilancio di vita e di amore, è il suo sacrificio per darti una ragione di speranza, una strada ideale da seguire che ti fa guardare al futuro.

Una scultura di bronzo che evoca grumi di sangue in movimento e scintille di energia, tralci di rampicanti che percorrono la croce come mani tese verso il cielo; natura e uomo unificate dalla pietà e dal dolore che ispirano tenerezza e amore.

Le braccia che sono appena abbassate in segno di umiltà e che preludono alla meditazione. La nobiltà dell'uomo, Dio fatto uomo, che crede nell'uomo, qualsiasi uomo, senza pregiudizi, e non si sente capro espiatorio.

Ti vengono a mente le parole di Sant'Agostino: “ *La virtù divina si perfeziona nella debolezza umana* “.

Dà tanto fastidio agli uomini che Cristo si sia lasciato uccidere?

Cristo non ha scritto nulla, ha parlato, ha usato la parola come la più moderna comunicazione per tracciare il cammino dell'uomo.

Vittorio G. Rossi aveva scritto : < *Cristo non dà mai spiegazioni. Quando volle far capire qualcosa che gli sembrava un po' difficile per quelle teste dure dei suoi discepoli, Cristo gli raccontava una favola .*

*Ma l'uomo è diventato più uomo anche per via di quelle favole* >.

## Decio Lucano

(da Marrubio, *Colloqui con Vittorio G. Rossi di Decio Lucano, allegato a TTM novembre-dicembre 2006, presentato ai cantieri Intermarine al varo del guardacoste Col Rossi* ).

---

## Quelle cose portate dal mare

### Vittorio G. Rossi a 120 anni dalla nascita e 40 dalla morte

E' l'anniversario che non poteva mancare, almeno per noi . 120 anni fa nasceva a

Santa Margherita Ligure il grande scrittore, pensatore, storico, giornalista e moriva a Roma l'8 gennaio 1978. Lo aveva ricordato l'amico scrittore Mario Dentone su Il Secolo XIX l'8 gennaio, in precedenza di qualche mese il prof. Andrea Panizzi nella rivista A Compagna.

## Ugo Doderò, uno degli ultimi cantori della radiotelegrafia

E' spirato giovedì 5 aprile a 84 anni Ugo Doderò dopo una malattia che l'aveva aggredito , vincendo la sua indomita voglia di vivere la sua nuova vita che da anni lo aveva portato in un ambiente , quello della marineria , che aveva vissuto da ufficiale radiotelegrafista per 10 anni . Dopo il mare, aveva iniziato la carriera come funzionario tecnico nel Comune di Genova. Interessato alle lingue , alla storia , iscritto all'Università, collaboratore di riviste culturali, era approdato poi alla nostra sede di Nervi con programmi e idee, come se fosse stato in mare fino all'altro “ giorno “, comprendendo bene le problematiche dei naviganti. La sua collaborazione a DL NEWS, come ammise più volte, lo aveva fatto conoscere e apprezzare a livello nazionale, un legame continuo e appassionante sui temi dell'istruzione superiore, il ripristino del ministero della Marina mercantile, la logistica e la navigazione interna; ma scriveva anche racconti particolarmente efficaci nella sintesi di vita vissuta ... Ugo nel 2013 fece stampare e presentò al pubblico genovese il suo libro “ L'ultimo viaggio della liberty Ship “ Elena Parodi “, ambientato nel 1961 con la prefazione del comandante Gerlando Tedesco. Un originale diario di bordo dal comandante al mozzo, ( lui era il Marconista ) , profili di una umanità palpitante, trenta ritratti dell'equipaggio che porta la propria nave in Italia per consegnarla al nuovo armatore straniero. L'ultimo viaggio dove si misura l'attaccamento degli uomini alla propria nave.

Una specie di Spoon River alla rovescia, forse Ugo non si era accorto di aver scritto un' opera narrativa di sublime valore morale.  
Alla famiglia il nostro affettuoso cordoglio .

## “ Non serve il Terzo Valico a un porto che fa 2 milioni di teus”

Giorgio Carozzi redige la sua rubrica “ pilotina” su The MediTelgraph che la riporta poi sulle pagine del Secolo XIX. Dal suo eremo/ponte di comando piemontese, Carozzi continua a navigare nei porti, lui che da Dagnino a tutti i successivi presidenti, tranne gli ultimi due ( ma chi erano ? ), ha seguito la lenta evoluzione di questo scalo che oggi cade a pezzi materialmente e, con o senza la legge sui porti, ha bisogno di stravolgimenti epocali . Maurizio Maresca ha detto al TG3 del 6 marzo: “: ... il Terzo Valico è importante, ma non per un porto che fa 2 milioni di teus ... “. Forse Giorgio non immaginava che finisse così, nonostante l'ottimismo dei nuovi vertici dello scalo e dei traffici.

## Alberto Cameli e il Premio San Giorgio

E' morto il capitano Alberto Cameli , era nato a Genova nel 1940 e si era diplomato al Nautico San Giorgio. Era il figlio di Filippo Cameli, il grande armatore mancato nel 1988. Compagno di classe , Alberto e io avevamo negli anni dopo la scuola una fissazione : ricordare in qualche modo un illustre professore del Nautico San Giorgio, un maestro di vita e di scienza, Attilio Traversa mancato nell'estate del 1965. Allora gli insegnanti erano idealizzati, rispettati, temuti, e i genitori erano fuori dalla gestione della scuola . Alberto era un ragazzo sensibile e riservato , si era subito inserito nell'azienda armatoriale. Lo convinse che l'unico modo per ricordare il nostro professore era quello di dedicargli una targa da consegnare ogni anno al miglior diplomato di coperta come un esempio di stimolo agli studi per gli studenti. Nacque così nel 1967 la Targa d'oro Attilio Traversa. Era un oggetto d'oro vero, Alberto l'aveva fatta fare da una nota oreficeria di via Roma, con inciso il nome del professore, la scuola , l'anno scolastico e in rilievo la Lanterna; da quel generoso che era, la pagò di tasca sua, credo allora un capitale ( cinque milioni? ) . Dal mio canto organizzai con il Collegio dei capitani l'evento alla Terrazza Martini , all'ultimo piano del grattacielo di Piazza Dante , sede oggi di PrimoCanale. Allora c'era la prua e la poppa della caravella e in centro il pubblico. Alla “ prima “ era presente il preside ing., Guglielmo Levi, il prefetto ( che uomini allora !), le autorità portuali, armatori, capitani , professori... Che bei tempi! L'anno successivo, come avevamo previsto , venne ripetuto l'appuntamento con la scuola, il mondo marittimo e le istituzioni , ma la targa Attilio Traversa venne promossa dall'associazione armatori e assegnata ai migliori diplomati di coperta e macchina. Successivamente, incontrando l'ing. Sergio Levi, figlio del Preside, in treno da Napoli a Genova , progettammo di dedicare una Targa ai Costruttori navali, intitolata all'ing. Guglielmo Levi, indimenticabile preside , figura carismatica, con il concorso del Registro Italiano Navale. Da quegli anni l'evento si celebra in ottobre e la cerimonia si svolge a Palazzo San Giorgio, e divenne Premio San Giorgio, sempre con i nomi di Attilio Traversa e Guglielmo Levi, allargando la partecipazione ad altri enti, associazioni, borse di studio , Accademia di Marina Mercantile, premi alle personalità dello Shipping. Un tripudio di folla e di comunione tra la società operosa, le istituzioni, i giovani, una scuola di tradizioni e di vita. Grazie Alberto , non ti dimenticheremo.

## Ma ci rendiamo conto di quanto poco vale la vita sotto Maduro ?

Venezuela, Cuba, Corea del Nord, Bolivia, ecc. quanti paesi comunisti , ma non erano estinti morti dalla vergogna per quello che avevano combinato nell'Unione Sovietica e satelliti , Iugoslavia ecc.? Ricordiamoli, prendiamoli alla berlina , sanzomiamoli, che è l'unico modo per farli smettere, visto che hanno le armi, sparano alla folla, aboliscono la democrazia, torturano i dissidenti , la popolazione è alla fame soprattutto in Venezuela con un ..... come Maduro. Ricordiamo questo scempio e anche la vicina Cuba.

---

# ARMATORI A SUON DI SCIABOLATE

di Tobia Costagliola

## Come si rischia di distruggere un valido motore di sviluppo per la marineria italiana tra polemiche e mistificazioni

*E' iniziato col piede sbagliato per l'armamento italiano il 2018, e continua con divisioni , polemiche, campagne pubblicitarie mai viste , pagine di quotidiani acquistate a suon di centinaia di migliaia di euro , interviste televisive. La classica canzone “ dove vanno i marinai “ è oggi di stretta attualità. Ne parla facendo la sua analisi il nostro Tobia Costagliola . Noi pubblichiamo, in ossequio anche alla libertà delle opinioni, la consueta esaustiva indagine del nostro illustre editorialista che è rammaricato quanto noi per quello che potrebbe succedere in un clima di litigio continuo alla nostra marineria. Dissipiamo subito un dubbio, a me personalmente Onorato mi sta simpatico perchè, contrariamente a quanto dice il broker Banchemo e scrive il bravo giornalista Nicola Capuzzo, dimostra che esistono ancora gli armatori che hanno voglia di investire e creare occupazione. Altri armatori ( non parliamo di broker e assicuratori ) lavorano nell'ombra o quasi , cercando di mettere le mani dappertutto. Quello che non ci convince è che cosa sta dietro la veemente lotta a suon di sciabolate tra Onorato, la nuova associazione e la Confitarma. Onorato è sincero nei suoi proclami ? E' quello che cerca di spiegarci Tobia Costagliola, che ha sfoderato anche lui la sciabola... Ci vuole un Ministero del Mare, subito. Naturalmente siamo qui aperti a opinioni e osservazioni, che pubblicheremo volentieri. (DL)*

## 1998: ventennale dell'istituzione del Registro Internazionale

Tra le ricorrenze più importanti per la Marina Mercantile Italiana che pochi o nessuno ha ancora degnamente ricordato nel corrente anno, c'è l'istituzione del Registro Internazionale. Sono infatti trascorsi già venti anni da quando il D.L. n. 457 del 30.12.1997 fu convertito in legge del 27.2.1998 n.30. Non credo che il sottoscritto sia la persona più indicata per farne la “commemorazione” ma di certo ritengo doveroso ricordare, dalla mia posizione di osservatore “esterno” ma da sempre “interessato”, quanto la citata legge abbia inciso e continua ad incidere sulle sorti, sul prestigio e sulla competitività della nostra Marina Mercantile. Ricordo che fummo gli ultimi, come è nostro costume, a recepire le direttive europee volte a mettere le marinerie comunitarie nelle condizioni di contrastare la soverchiante concorrenza delle “bandiere ombra”e, allo stesso tempo, garantire dei ragionevoli livelli di occupazione. Fummo gli ultimi, è vero, ma, nel redigere la citata legge, mettemmo a frutto tutta l'esperienza nel frattempo acquisita anche dalle marinerie che ci avevano preceduto. Oggi, dopo 20 anni e con la successiva istituzione della Tonnage tax (23.06.2005), la nostra flotta mercantile, ha vinto quella epocale emorragia di naviglio che, negli anni

'80-'90 aveva visto calare il nostro tonnello ai livelli più bassi della sua storia, con l'emigrazione di tanti armatori verso lidi più "allettanti". Oggi, nonostante l'alternarsi delle varie crisi dovute sia a fenomeni ciclici che a comportamenti "poco accorti" degli operatori, la Flotta Mercantile Italiana è diventata una delle più importanti a livello mondiale, raggiungendo il terzo posto nella graduatoria dei paesi del G20. Tale successo è la conseguenza di una accorta politica armatoriale ed è per questo che << è fondamentale che non vengano in alcun modo modificati i pilastri su cui poggia la competitività della flotta italiana che ha consentito, anche nei "pesanti" periodi di crisi, di continuare ad investire, creare occupazione, formare giovani per le carriere di mare e di terra >> (cfr.E.Grimaldi).

## Successo colpevolmente ignorato. Pericolosa denigrazione

La nostra flotta, dunque, la nostra posizione nel contesto internazionale non può non essere vista come un successo, come una delle "eccellenze" italiane da cui possiamo ancora trarre vanto. E cosa dire dell'occupazione dei marittimi? Come evidenziato più avanti, la Marina Mercantile Italiana impiega circa 65.000 marittimi di cui ben 37.000 sono di nazionalità italiana e/o comunitari. Quale altra nazione europea impiega tanti marittimi e, soprattutto 37.000 marittimi nazionali? E, invece, c'è chi, sentendosi discriminato e estraneo al "sistema" da cui comunque continua a trarre dei benefici, vuole trasformare questo successo in una azione criticabile, continuando a denigrare e a "picconare" con irragionevoli intenti di demolizione quasi "a dispetto". Il comportamento di Vincenzo Onorato è sotto gli occhi di tutti: con una straordinaria arroganza, vorrebbe che tutte le leggi fossero uniformate ai suoi desideri e, adottando un teatrale approccio populista (ormai di moda dopo le elezioni), ostenta la sua encomiabile italianità e patriottismo soffiando miserevolmente sul fuoco del grande disagio provocato dalla disoccupazione di marittimi come quelli di Torre del Greco. Marittimi, vittime dei tristi e recenti avvenimenti che hanno coinvolti alcuni armatori le cui vicende nulla hanno a vedere con il Registro Internazionale e con la Tonnage tax. Si tratta di qualche migliaio di marittimi ora disoccupati che, prima dei tracolli dei loro datori di lavoro, avevano trovato occupazione proprio grazie al Registro ed alla Tonnage tax. Onorato, nei suoi messaggi pubblicitari spiega agli "ignoranti" che esiste una vecchia legge dello Stato del 1998 che riconosce agli armatori italiani il privilegio della quasi defiscalizzazione, "trascurando" tutti i benefici che detta legge ha fino ad oggi arrecato alla marina italiana come dianzi evidenziato. Forse tale "trascuratezza" sarà dovuta al fatto che, esercitando prevalentemente traffico di cabotaggio, su cui gli è stato anche riconosciuto "abuso di posizione prevalente", non conosce le problematiche del traffico internazionale affrontate dai suoi colleghi. Eppure, è risaputo che Onorato è l'armatore che percepisce, in assoluto, più degli altri armatori, congrui benefici da parte dello Stato e delle Regioni. Basti pensare che continua ad incassare dallo Stato 72 milioni all'anno per garantire il traffico per la Sardegna (ex convenzione Tirrenia) e 15 milioni ex convenzione Toremar, oltre ai benefici che gli derivano comunque dal Registro Internazionale per i collegamenti per le isole maggiori. Tutto ciò anche grazie alle politiche di sostegno promosse da Confitarma di cui lui stesso, per lungo tempo è stato parte attiva... E cosa dire della "spavalderia" con cui, dopo aver messo le mani sulla Tirrenia, servita su un piatto

d'argento, trova validi motivi per essere inadempiente nel saldo del prezzo d'acquisto dovuto allo Stato? (cfr. ricorrenti articoli stampa).

## Dopo le elezioni si riaccende l'annosa polemica.

Nell'11 DLNEWS 2018 avevamo riportato la notizia dell'incontro a Roma tra Confitarma e Assarmatori accompagnandola con commenti positivi e auspicio per una costruttiva e mutua cooperazione tanto indispensabile per le importanti sfide a cui l'armamento italiano è continuamente chiamato. Avevamo, tuttavia, espresso alcuni dubbi e fatto alcune considerazioni, forse troppo maliziose, sull'interpretazione da dare all'incontro che, certamente, non è opportuno qui reiterare. Avevamo comunque evidenziato che, all'interno delle due compagini ovvero, all'interno di Assarmatori, nonostante tutte le buone intenzioni, gli interessi di alcuni, se non proprio contrastanti, erano, quanto meno, non coincidenti con quelli di altri. Ciò con particolare riferimento al Registro Internazionale e alla Tonnage tax la cui insistente richiesta di modifica incontra la ferma opposizione di Confitarma per tutti i rischi che possono derivarne per l'armamento italiano. Va rilevato, per dovere di cronaca che, dopo l'apertura del "tavolo" tra le due associazioni avvenuto a due giorni dalle elezioni, ora, alla luce dei risultati, alcuni componenti della "grande famiglia del Cluster marittimo" anche in ordine sparso, cercano, comprensibilmente, di accreditarsi presso i futuri "governanti" con la speranza di tutelare meglio i rispettivi interessi. Ciò nonostante, i reali e veri interessi dovrebbero avere lo stesso valore per tutti. Le speranze vanno dalla costituzione tanto agognata del Ministero della Marina Mercantile ( o del Mare) ad una "azione di pulizia dell'ancien regime delle lobbies" (cfr Onorato), dalla "riesumazione" della legge "Cociancich" alla revisione del Registro Internazionale e Tonnage Tax ecc.ecc. A proposito della legge Cociancich, mi corre l'obbligo di ricordare a chi parla di "riesumazione", che non si tratta di una legge morta o colpevolmente disattesa come si vorrebbe far credere. La legge Cociancich non è altro che una serie di emendamenti al regime del registro internazionale e della Tonnage Tax inclusi nella legge 122 del 7.7.2016 (Legge europea 2015-2016) entrata in vigore il 23.7.016. Tuttavia va ricordato che il citato emendamento Cociancich è considerato dormiente o non attivato per il semplice motivo, ai più sconosciuto, che la effettiva entrata in vigore delle modifiche al regime della Tonnage tax decorre dal 18° mese dopo il 7.7.2016 e dopo l'approvazione della Comunità Europea. La Comunità Europea non si è ancora pronunciata e sta valutando la conformità dell'emendamento con i vigenti regolamenti comunitari.

## "Navigare italiano". La posizione dei social, la discriminazione

Malauguratamente, mentre si avviano le consultazioni per il nuovo Governo, ecco riemergere l'annosa polemica che, sorta tra Onorato e Grimaldi (quando era alla presidenza di Confitarma) coinvolge, ormai in pieno, anche Confitarma. La stravagante ed originale pubblicità del gruppo Onorato a cui tutti gli italiani si erano ormai abituati nel corso del 2017, ha ora improvvisamente scatenato, con la sua nuova formulazione, la reazione della rete, social network e mass media, che hanno accusato l'armatore Onorato di "una spudorata e discriminatoria campagna pubblicitaria"

(scrive Michela Murgia). Prendiamo a campione quanto pubblicato dall'Espresso del 12.3 (Valentina Avon) di cui riportiamo uno stralcio :

*<< "Naviga Italiano", ma lo slogan pubblicitario di Tirrenia e Moby stavolta balla sull'onda delle polemiche, soprattutto sui social network. La campagna, firmata dalla prestigiosa agenzia Armando Testa, pubblicizza le compagnie di navigazione della Onorato Armatori ed è stata rilanciata in questi giorni su alcuni quotidiani e nei canali sociali. Il fatto che punti tutto sulla "italianità" dell'azienda e dei suoi dipendenti, però, a pochi giorni dall'esito di un voto che ha premiato certi sentimenti 'nazionalisti' ha scatenato moltissimi commenti negativi sul web[...]*

La difesa del "made in Italy", dunque, viene bocciata da molti quando passa attraverso discriminazioni 'etniche' nella scelta del personale. L'accusa principale mossa alla campagna pubblicitaria è infatti il farsi vanto di avere solo il 6% di lavoratori stranieri: "Onorato Armatori - è scritto infatti in una nota del gruppo - ha circa 4.750 lavoratori, dei quali meno del 6% è straniero.

Ed è proprio questo il messaggio che si vuole lanciare: navigare con il Gruppo Onorato Armatori vuol dire anche difendere il lavoro e la dignità dei nostri connazionali, perché una nave che batte bandiera italiana deve avere marittimi italiani, e non tanti extracomunitari sfruttati e con stipendi da fame. Il messaggio sembra anche insinuare che in altre compagnie sia pratica corrente assumere e sottopagare lavoratori stranieri, ma sul web non manca chi fa notare che anche gli stranieri possono essere qualificati e ben pagati, mentre molti cittadini sardi postano lo slogan "Naviga napoletano", ironizzando sulla provenienza regionale della stragrande maggioranza dei dipendenti di Tirrenia e Moby.

Per l'armatore Vincenzo Onorato, peraltro, non è una novità la difesa dei marittimi italiani. Anni fa si fece ardente sostenitore del cosiddetto emendamento Cociancich (dal deputato Pd primo firmatario) che limitava l'attribuzione di benefici fiscali agli armatori italiani che impiegavano quasi esclusivamente marittimi italiani. Approvato da Camera e Senato nel 2016 l'emendamento è stato poi bloccato dal dicastero Del Rio, ed è tornato alla ribalta poco prima delle elezioni, quando Beppe Grillo e Luigi Di Maio e Giorgia Meloni hanno assicurato << solidarietà all'associazione Marittimi per il Futuro nella loro sede di Torre del Greco >> Credo che bisognerà spiegare alla gent.ma Valentina Avon, Grillo, Di Maio e Meloni quanto dianzi scritto sull'emendamento Cociancich. E' opinione diffusa, purtroppo solo tra gli addetti ai lavori, che Onorato, molto furbescamente, è stato capace di scatenare un teatrale "baccano" facendo leva sulla "italianità", sullo sfruttamento degli extracomunitari e sulla disoccupazione, argomenti che colpiscono subito la sensibilità di ogni persona per bene ma che, purtroppo senza approfondimento e conoscenza, alimenta una ingegnosa mistificazione. Mistificazione che fa leva sugli sprovveduti che restano ammirati per la determinazione di questo "patriota" nella sua spontanea e gratuita benevolenza di compiere il bel gesto di essere l'unico ad impiegare solo marittimi italiani. La mistificazione consiste proprio nel far passare alla pubblica opinione una sua personale opzione di "preferenza" laddove esiste un obbligo di legge...

-  
Commenti, boicottaggio. Incidenti di percorso ( predicare bene e..razzolare..male...) << Seguono decine di commenti e annunci di boicottaggio: c'è chi dice "Piuttosto vado a nuoto", ma anche "Quest'estate Corsica Ferries". La battuta più gettonata resta invece



*"Italiani come Schettino", rimandando al comandante della Costa Concordia che naufragò all'Isola del Giglio. Inutile commentare nelle pagine Facebook di Moby e Tirrenia: qualsiasi appunto critico viene immediatamente cancellato >>. E' significativo rilevare come Onorato, di fronte a questa inaspettata reazione, abbia risposto correndo subito ai ripari modificando il testo del suo messaggio pubblicitario per difendersi dalle accuse di xenofobia, fermo restante il suo ostentato patriottismo ed il suo orgoglio di "navigare italiano".*

Tuttavia, è altrettanto emblematico rilevare come nello stesso periodo, la tanto decantata italianità sia stata macchiata dall'accusa di "dumping sociale" lanciata dai sindacati a seguito di una ispezione dell'ITF su una nave noleggiata dalla Tirrenia ( Pauline Russ di Madeira) per impiego nel "cabotaggio insulare". Tale nave, con equipaggio comunitario (polacco) e contratto redatto dal sindacato tedesco e approvato anche dall'ITF (International Transport's workers Federation), risulta decisamente inferiore al CCNL italiano e non compatibile con le regole di imbarco previste per una triangolazione su Malta (traffico internazionale). Il magazine ShiptoShore del 23.3.018 informa che le OOSS hanno messo nel mirino una serie di navi su cui chiedere accertamenti alle organizzazioni datoriali. Si tratta di 4 unità battenti bandiera di Madeira ( noleggiate da GNV, Tirrenia e Moby) 2 battenti bandiera greca (GNV e Tirrenia), 1 danese (Grend) e del Wedellesborg (Tirrenia) che pur impiegando personale comunitario con condizioni salariali valide a livello internazionale, non rispettano quanto previsto dalla normativa internazionale e nazionale sul cabotaggio. Ship2Shore riporta poi la seguente dichiarazione di Francesco Di Fiore, ispettore dell'ITF : << Chi crede che l'occupazione italiana possa essere favorita dai ritocchi al Registro Internazionale si sbaglia di grosso. Da una parte perché gli armatori avrebbero gioco facile ad andarsene a Malta e dall'altra perché, se anche una modifica come quella del decreto Cociancich passasse a Bruxelles, in breve quella italiana diverrebbe per il sindacato internazionale una bandiera di comodo. E questo certamente non favorirebbe l'occupazione italiana >>.

## Le attese reazioni di Confitarma

Ma non finisce qui. Dopo un lungo silenzio e dopo le reiterate e pesanti accuse di Onorato per lo "sfruttamento dei marittimi extracomunitari" da parte degli armatori italiani, in data 29 marzo, la Confitarma, emette il seguente comunicato :

Comunicato Confitarma del 29 marzo 2018 (Agenda Confitarma)

<< Basta attaccare la categoria degli armatori: nelle ultime settimane, la diffusione strumentale di notizie sul tema dei marittimi comunitari ed extracomunitari imbarcati sulle navi di bandiera italiana ha trovato ampio spazio sui media nazionali dando luogo ad un'informazione di parte e scorretta che, travisando la reale situazione, denigra gravemente ed offende l'intera categoria degli armatori italiani. Dal 1998, con l'istituzione del Registro internazionale, la flotta mercantile italiana è più che raddoppiata e con essa è raddoppiato il numero dei marittimi imbarcati che oggi sono più di 60.000, in prevalenza italiani/comunitari. Il Registro Internazionale Italiano è un successo della politica marittima italiana che, attraverso la flessibilità, crea occupazione. Inoltre, per quanto riguarda i marittimi extracomunitari imbarcati sulle navi italiane, i contratti di lavoro che vengono applicati sono regolati a livello

internazionale e riconosciuti dall'ordinamento italiano. Pertanto, Confitarma replicherà nelle sedi opportune agli attacchi diffamatori e si riserva, nel caso vengano ripetute tali azioni offensive di ricorrere a tutti gli strumenti più idonei per tutelare l'immagine della categoria che rappresenta. Per evitare ulteriori strumentalizzazioni, Confitarma chiederà a tutte le forze politiche e ai media nazionali un confronto diretto al fine di approfondire il ruolo e il valore del settore marittimo in Italia e illustrare, numeri alla mano, i risultati ottenuti negli ultimi venti anni grazie alla Legge n.30 del 1998 >>.

## L'intervista di Paolo Liguori a Mario Mattioli .

### La polemica continua

Il giorno 5 aprile, il presidente di Confitarma Mario Mattioli, in una intervista fatta nel corso della rubrica Fatti e Misfatti di Paolo Liguori (TGCom24) ha puntualmente ripreso tutti i punti controversi di questa lunga polemica con l'Armatore Onorato smentendo con dati alla mano le accuse di Onorato.

Tutta la stampa ha riportato il resoconto dell'intervista. Riporto, qui di seguito, tra tanti, il resoconto dell'Agencia PRESSMARE.IT :

Il Presidente Mario Mattioli chiarisce le posizioni di Confitarma

<< Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, intervenendo alla trasmissione Fatti e Misfatti, ha innanzitutto sottolineato che, come associazione di categoria, l'obiettivo principale di Confitarma è quello di tutelare le imprese armatoriali italiane attivandosi per creare le condizioni volte a rendere competitiva la flotta di bandiera italiana e quindi contribuire allo sviluppo del nostro Paese.

Per quanto riguarda l'occupazione, il Presidente di Confitarma ha affermato che sulle navi battenti bandiera italiana sono impiegati circa 65.000 marittimi di cui 37.000 italiani e/o comunitari e 28.000 extracomunitari. La maggior parte di questi ultimi sono imbarcati su navi iscritte nel Registro Internazionale che operano su traffici internazionali ove la concorrenza con marine di altri paesi è molto agguerrita.

In proposito il Presidente Mattioli ha ricordato che il Registro Internazionale Italiano è uno strumento normativo istituito in Italia nel 1998, in linea con gli orientamenti dell'Ue che miravano a restituire competitività alle flotte mercantili dei paesi membri e a rilanciare l'occupazione.

Il Registro internazionale si è rivelato uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano. Ciò è dimostrato dal fatto che in 20 anni la flotta è raddoppiata ed è una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, la terza tra quelle dei principali paesi industriali che fanno parte del G20.

Mattioli ha anche ricordato che la defiscalizzazione prevista con l'iscrizione nel Registro Internazionale è una condizione indispensabile per poter ridurre i costi di gestione delle navi italiane equiparandoli a quelli delle altre bandiere concorrenti, offrendo dunque maggiori opportunità alle aziende italiane di competere sui mercati mondiali.

Il Presidente Mattioli ha poi rilevato che è praticamente impossibile accertare quanti siano i marittimi italiani disoccupati dato che neanche le Amministrazioni competenti sono in grado di quantificarne il numero. Al contrario, come già detto, è possibile

stabilire quanti sono gli occupati a bordo delle navi nazionali.

Rispondendo alla domanda sulle retribuzioni, il Presidente Mattioli ha affermato che la legge prevede che ai marittimi extracomunitari debbano essere applicate condizioni almeno pari a quelle previste nel contratto collettivo nazionale di lavoro per i marittimi non-Ue imbarcati su navi del Registro internazionale, sottoscritto dalle Organizzazioni sindacali confederali, garantendo anche per livelli bassi come il marinaio, oltre a condizioni lavorative più che dignitose, analoghe a quelle dei marittimi italiani/comunitari, una paga netta mensile non inferiore a 1.340 dollari. A riprova di ciò Mario Mattioli ha mostrato lo statino di un marittimo filippino imbarcato su una sua nave operante su traffici internazionali il cui salario è pari a 1.954 dollari equivalenti a circa 1.600 euro.

Infine il Direttore Liguori ha chiesto al Presidente di Confitarma quali sono le istanze che l'armamento presenterà al nuovo Governo.

Mattioli ha risposto che innanzitutto occorre preservare l'impianto normativo del Registro Internazionale e Tonnage tax, unica garanzia di sviluppo della nostra flotta mercantile e quindi di opportunità di aumento dell'occupazione; occorre poi sviluppare le politiche e le infrastrutture portuali del nostro Paese per poter intercettare le importanti quote di traffico che oggi sono dirette nel Nord Europa e che rappresentano una perdita per l'Italia pari a 30-40 miliardi di euro. Infine, ha ribadito, oltre alla forte esigenza di sburocratizzazione e semplificazione, la necessità di un Ministero del Mare dedicato al cluster marittimo che riunisca tutte le competenze specifiche del settore oggi frammentate in tanti ministeri diversi >>.

Come è nel suo stile, l'armatore Onorato, forse ascoltando solo parzialmente le dichiarazioni di Mattioli, ha scritto su Facebook : << Grimaldi invia la sua voce bianca, il presidente di Confitarma a Fatti e Misfatti. Mattioli dichiara di non sapere di marittimi disoccupati in Italia: lascio a voi i commenti... >>

Ma non mi pare che Mattioli abbia detto proprio così... La polemica continua.

Tobia Costagliola

---

## LETTERE DAL PURGATORIO

### 150 vittime in Italia da gennaio sul lavoro

Livorno, due morti, vicino o dentro una cisterna "blown up" ( non conosco i particolari ), pare, a causa della scintilla di un telefonino. Cisterna lavata, degasificata, inertizzata ? A bordo delle petroliere non si usano telefonini in coperta!! Responsabilità del terminal certamente ma ANCHE delle autorità preposte alla sicurezza dei terminal etc. e del GOVERNO. Ma quando qualcuno si deciderà a fare qualcosa di serio in proposito ? Piangeremo ancora Decio , assieme ai parenti dei caduti.

Da parte mia , mi viene il desiderio di mettermi a disposizione di qualsiasi ditta che deve svolgere lavori in cisterne etc per mettere in pratica il "double check". AMEN

Capt.Gaetano Mortola Master Mariner Senior Surveyor

## Caos e disorganizzazione per gli esami in Capitaneria

Carissimo Decio Grazie per avermi dato la possibilità di leggere la sua intervista su informaionimarittime.

Come sempre ha centrato il problema e la Camalich ha molto apprezzato!!!

Nonostante la strada in salita e costellata di mille ostacoli in casa Vismonti si va avanti e a breve si affronterà l'esame scritto a .... e qui altro ostacolo: non si sa se la prova di navigazione nella Capitaneria di ... sarà una serie di problemi o una prova al simulatore .

Il simulatore : questo sconosciuto...

Ma come si fa ad affrontare una prova d'esame utilizzando un simulatore sul quale non si è mai fatta pratica?????

E poi queste benedette prove non dovrebbero essere uguali per tutti???

Qui è anarchia totale Regna il caos e la disorganizzazione

Ma in casa Vismonti si va avanti !!!!

Maria Vismonti

## C'è un altro tipo di alieno, uomo/bestia o viceversa

...Sicchè non mi sbagliavo nel sostenere che "gli Alieni" sono tra noi già da parecchio, solo che io mi riferivo a quelli veri, cioè provenienti da altre galassie o altri pianeti non importati dalle nostre stesse zone geografiche, N.S.E.o O. che siano, nè tanto meno da ambienti particolari come quelli citati da Stefano Briata, intendo-agricoltura, silvicoltura e pesca che, costituiscono, a quanto pare, un problema serio, nutrizionale, esistenziale, socio-ambientale e riproduttivo. Ma c'è un altro tipo di ALIENO di cui voglio accennare in questa sede che, sinceramente, mi fa molto più paura di qualsiasi altro (terrestre o spaziale che sia). Uno di cui, a quanto pare, l'uomo non sembra avere alcun timore ma che certamente sarà più distruttivo, più devastante e meno controllabile di qualsiasi altro:-Il Clone- Quale alieno peggiore di uno sconsiderato, avventato innesto uomo-bestia o viceversa, quale mostro potrà mai venir fuori o a chi mai somigliare e con quali abilità.

Un Horror-product a sentimenti zero e

privo del tutto di qualsiasi responsabilità. Ingestibile prima o poi. Mi direte che sono un'arretrata e non capisco un tubo dei progressi scientifici ma io non sono nè contro il progresso, nè contro la Scienza, sono contro le sue aberrazioni, lo spingersi esagerato contro Natura e il mancato rispetto per Essa. E l'unica cosa che rilevo in questo tipo di studi para intelligenti, è la voglia sfrenata e folle di un superamento della Creazione mostrato come conquista di un qualcosa di grosso ma che sta solo a dimostrare gli inevitabili limiti di chi ce la mette tutta. Non abbiamo bisogno di nuovi Minotauri o di rispolverati FRANKENSTEIN riveduti e (s)Corretti o di un boschivo Dio PAN dai piedi caprini( che era comunque un dio) bensì di arricchirci sempre più di nuove scoperte scientifiche che migliorino la qualità della vita con un loro uso appropriato e corretto onde arricchirne i contenuti e noi stessi.

D'altra parte di esempi di cattivo uso di importanti scoperte scientifiche abbiamo già qualche ricordo e ne cito solo 2 : Guillotin e Hoppenheimer. Entrambi dichiararono di essere molto dispiaciuti dell'uso che si era fatto

delle loro scoperte. Ecco, forse dovremmo cominciare a temere di più anche questo tipo di ALIENI.

Anna Bartiromo

---

## STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

### " UNA NAVE ITALIANA SU TUTTI GLI OCEANI DEL MONDO "

Il Kaiser Franz Joseph I e la sua integrazione nella nostra flotta

La "Austro-Americana di Navigazione", importante compagnia con sede a Trieste quando la città era il principale porto dell'Impero Austro-Ungarico, venne fondata nel 1895 da alcuni influenti spedizionieri, già fondatori della "Schenker Spedition", allo scopo di istituire regolari collegamenti marittimi per il trasporto di merci e passeggeri fra l'emporio giuliano ed il Nord-America. Uno di questi, al secolo William Burell, nel 1902 si ritirò dalla società e la sua quota venne ceduta ai fratelli Cosulich, originari di Lussinpiccolo, la cui famiglia era già attiva in campo armatoriale fin dal 1857 e presente a Trieste dal 1889 con una "Società Cosulich" vera e propria. Con l'apporto delle sue quattordici navi, l' "Austro Americana" modificò la denominazione in "Unione Austriaca di Navigazione" e, dalla sua Sede posta di fronte al Palazzo delle Poste nell'attuale Piazza Vittorio Veneto, impostò fin dal 1903 un piano di espansione che, oltre ad alcune unità minori, avrebbe previsto in un decennio circa l'immissione in linea di tre grandi navi passeggeri da adibire alle linee transatlantiche in aperta competizione con due formidabili concorrenti tedeschi, quel "Norddeutscher Lloyd" e la "Hamburg-America Linie" che sino a quel momento la facevano da padroni nel trasporto degli emigranti dai territori pertinenti la monarchia asburgica e germanici in senso lato. Nel 1907 venne attivato un primo servizio regolare per il Sud Atlantico ma fu verso la linea del Nord-America che si concentrarono ben presto gli sforzi costruttivi, grazie anche ad un importante accordo commerciale con cui la Società, nell'ambito della Triplice Alleanza allora in vigore anche in campo economico e non solo politico, ottenne il diritto di trasportare, in aperta concorrenza con le compagnie di navigazione italiane, gli emigranti cittadini del Regno d'Italia, seppur limitatamente dai porti di Napoli e Palermo, che comunque assorbivano circa la metà di tale lucroso traffico in origine dal nostro Paese. Ad un primo transatlantico, varato nei cantieri scozzesi "Russell & Co." nel 1908, venne imposto il nome di "Martha Washington", seguendo la tendenza che avevano allora le compagnie di navigazione di area teutonica di battezzare almeno alcune delle proprie unità con nomi di personaggi storici o geografici che evocassero

nei potenziali passeggeri il Nuovo Mondo dove erano diretti. Pare che ciò attirasse in particolar modo gli emigranti ed in questo contesto il "Martha Washington" non deluse le aspettative dei suoi armatori. Stazzante poco più di 8.000 tonnellate, dalla silhouette filante e slanciata, era contraddistinta da due alte ciminiere molto ravvicinate fra di loro: il che le conferiva un aspetto unico e facilmente riconoscibile, ereditato forse dai più grossi piroscafi a quattro fumaioli del "Norddeutscher Lloyd", che li portavano appaiati e avvicinati a due a due a differenza delle analoghe navi inglesi che li avevano tutti montati a distanza equiparata sul fronte delle sovrastrutture.

A questa prima unità sarebbe seguita quella che è l'oggetto di questo capitolo della nostra "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" e che, in effetti, quando venne concepita, varata e realizzata, italiana ancora non era ma lo diventerà presto. Grazie agli apporti finanziari del Governo austriaco ed a prestiti ottenuti a fronte dei profitti che la felice e capace gestione dei Cosulich assicurava, fu possibile non solo ampliare la flotta ma acquistare i terreni di Monfalcone dove si svilupperanno i cantieri che operano e prosperano ancora oggi. Fu così che, affrancandosi finalmente dalla dipendenza verso i cantieri esteri e inglesi "in primis", fin dal 1908 il nuovo "Cantiere Navale Triestino" poté cominciare a funzionare: dopo il varo di alcuni piroscafi minori, nei primi mesi del 1909 ebbe inizio la costruzione del secondo nuovo transatlantico che venne battezzato col nome dell'ormai anziano Imperatore per espresso desiderio della corte di Vienna. Il "Kaiser Franz Josef I" venne felicemente completato e partì da Trieste per un primo viaggio inaugurale nel febbraio del 1912 sulla linea per Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires, inaugurando in tal modo una consuetudine che vedrà quasi sempre adibite ad una prima traversata verso il Sud-America quasi tutti i successivi transatlantici non solo dei Cosulich, anche se nati e concepiti per le acque dell'Atlantico del Nord. Sarà così per "Saturnia" e "Vulcania", per "Duilio", "Giulio Cesare" e "Roma" della "Navigazione Generale Italiana" e per alcuni "Conti" del "Lloyd Sabauda". Tale tradizione si perderà poi con "Rex", "Conte di Savoia" e le realizzazioni successive (queste due ultime grandi unità avrebbero oltretutto avuto dei problemi ad operare sui bassi fondali del Rio de La Plata a causa del loro pescaggio).

Il "Kaiser Franz Josef I" era senz'altro una bella nave: stazzava 12.500 tonnellate, era lunga 150 metri, larga 18 ed era equipaggiata con due paia di turbine a quadruplici espansioni, approntate dalla ditta Rowan & Co. di Glasgow, che le assicuravano una velocità di crociera di 18 nodi permettendole di raggiungere New York da Trieste in una quindicina di giorni scali intermedi compresi. Le sue dimensioni risultavano contenute nei confronti degli odierni colossi del mare ed anche rispetto alle coeve unità delle marine inglesi, francesi e tedesche ma erano perfettamente in linea, per i tempi, con la rotta Mediterraneo-Nord America per la quale era stata concepita e sulla quale venne immessa subito dopo il suo rientro dalla prima crociera sudamericana. Dalla fisionomia caratterizzata da due alti e imponenti fumaioli che in seguito verranno leggermente ridimensionati sia in dimensioni che in altezza, dallo scafo nero con sovrastrutture bianche dove spiccavano grandi finestroni panoramici che favorivano la vista del mare ai passeggeri, portava

orgogliosamente sulle ciminiere i colori sociali della compagnia armatrice, una banda rossa seguita da una bianca e da un'altra rossa, quelli stessi dell'Austria, il che la rendeva facilmente riconoscibile nei vari porti di scalo. La linea cui sarà adibita, e che sarà poi ripercorsa dalle successive unità dei Cosulich e da quelle della "Società Italia" fino agli anni Settanta del secolo scorso, prevedeva, oltre ai due porti capolinea di Trieste e New York, scali a Venezia, Brindisi, Ragusa di Dalmazia (attuale Dubrovnik), Patrasso, Palermo, Napoli, a volte Messina ed Algeri, Gibilterra e poi il balzo oltre Atlantico direttamente verso New York scalando periodicamente Boston ed Halifax in Canada.

Negli eleganti ma allo stesso tempo sobri interni di bordo, influenzati dalla scuola razionalistica viennese, che vedrà poi nel "Bauhaus" una delle sue più alte espressioni creative in ogni campo, poteva trasportare 125 passeggeri in prima classe, 550 in seconda e ben 1230 in una terza in cameroni tutta o quasi devoluta al traffico emigranti. Nel 1913 la "Austro-Americana" dei Cosulich navigava col vento in poppa: forte di 29 unità, quell'anno i passeggeri trasportati furono più di quarantamila sulla sola linea del Nord-America dove le frequenze erano settimanali più una partenza per gli scali del Sud Atlantico ogni quindici giorni. Lo sviluppo della compagnia avrebbe dovuto venire coronato da un terzo nuovo transatlantico, ancora più bello e più grande dei precedenti. Dotato di tre ciminiere e lungo più di centosessanta metri, si sarebbe chiamato "Kaiserin Elizabeth" per entrare in servizio alla fine del 1914. Purtroppo a causa dello scoppio della prima guerra mondiale non lasciò mai lo scalo di Monfalcone: danneggiato prima da un incendio, venne poi fatto oggetto dei cannoneggiamenti italiani per finire demolito sul posto nel 1920. Ovviamente la mannaia del conflitto si abbattè su tutti i traffici dell' "Austro-Americana" ma fortunatamente sia il "Martha Washington" che il "Kaiser Franz Josef I" restarono a galla.

Con l'annessione di Trieste all'Italia la compagnia cambiò la propria denominazione in "Linea Cosulich- Società Triestina di Navigazione" conosciuta poi da tutti come "Cosulich Line": ovviamente anche gli imperatori austriaci avevano perso di popolarità e quindi si pensò in un primo momento di cambiare denominazione al "Kaiser Franz Josef I" in "Generale Diaz". Alla fine però la scelta cadde sul nome del Presidente americano ispiratore della nuova Società delle Nazioni e quindi la nave riprese servizio regolare il 5 maggio 1919 come "Presidente Wilson", salpando da Genova e Marsiglia per New York.

La data ed il porto italiano di partenza non vennero scelti a caso ma ci fu chi ipotizzò forse a ragione che fosse stata voluta la coincidenza con l'anniversario della partenza della Spedizione dei Mille di Garibaldi dallo scoglio di Genova-Quarto il 5 maggio 1860, quasi a volere sottolineare come quell'Unità d'Italia, iniziata allora, fosse ora finalmente completata con l'apporto, fra le altre cose, non solo dei territori irredenti sottratti allo straniero ma anche con il contributo di importanti realtà armatoriali triestine quali i Cosulich, ma anche i Gladulich, gli Stuparich e tanti altri. Negli anni successivi il "Presidente Wilson" verrà superato in stazza e velocità da nuove realizzazioni sia nazionali che estere, però rimarrà sempre una nave popolare e, venendo meno parte di quel traffico emigratorio che aveva fino ad un certo momento costituito il grosso dei passeggeri, verrà sempre di più adibito a crociere soprattutto in acque americane, costituendo in tal modo l'antesignano dell'intensa attività

**crocieristica che i Cosulich, attraverso l'affiliata "Home Lines", gestiranno su quel mercato nel secondo dopoguerra. Ai giorni nostri sopravvivono ancora le eleganti brochures d'epoca della "Cosulich Line" che illustrano questi viaggi di piacere riservati quasi esclusivamente alla ricca clientela statunitense: dalle periodiche crociere di quindici-venti giorni nei Caraibi a quelle più lunghe, della durata di due mesi e anche più, verso le località più interessanti e ricche di storia del Mediterraneo e del Vicino Oriente. Nel 1925-26 il "Presidente Wilson" venne convertito al consumo di nafta anziché carbone e nel 1928 i suoi interni furono rinnovati, forse per adeguarli alle nuove, prestigiose gemelle "Saturnia" e "Vulcania" che stavano per essere immesse in servizio. A tale rinnovamento partecipò fra gli altri un giovane Gustavo Pulitzer Finali, il grande architetto navale e non solo, destinato alla fulgida carriera che sappiamo e che in quel periodo stava collaborando con i Cosulich proprio nell'allestimento di "Saturnia" e "Vulcania".**

**Dal nuovo piano nave, giunto fino a noi all'interno di un opuscolo che illustra i locali della nave, si evince come i saloni delle classi superiori si sviluppavano ininterrottamente per tutti i Ponti Veranda e Passeggiata: dal grande fumoir, alla veranda-giardino, al salone delle feste fino al grande foyer ed alla sala da musica retrostante. Nei ponti immediatamente inferiori le cabine di prima e seconda classe: pochissime dotate di servizi privati ma tutte spaziose e molto confortevoli. Al Ponte "D" i due grandi ristoranti di prima e seconda classe, mentre la terza era alloggiata nel cassero di poppa ed in porzioni inferiori dello scafo fino a prua dove sopravvivevano alcuni dormitori riservati ai passaggi più economici. Nonostante il suo sempre più frequente impiego crocieristico, alla fine degli anni Venti il "Presidente Wilson" era indubbiamente una nave superata e non più concorrenziale almeno per il mercato del Nord-America. La crisi del 1929 portò un calo di richieste anche per le crociere e quindi il transatlantico venne disarmato per essere venduto nel 1930 al "Lloyd Triestino", l'altra grande compagnia del capoluogo giuliano, che lo adattò ad operare in altri oceani ed in acque più calde immettendolo in servizio col nome di "Gange" su quella che era allora chiamata la linea del "Grande Espresso Estremo Oriente" verso i lontani porti di Hong Kong e Shanghai con vari scali lungo il percorso, da Alessandria d'Egitto a Port Said, Suez, Massaua, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore e altri che potevano variare da viaggio a viaggio. In tandem con "Conte Rosso" e "Conte Verde", ceduti al "Lloyd" a seguito delle ristrutturazioni della Fotta di Stato del 1932 e affiancato poi dalla nuovissima e ben più prestigiosa "Victoria", il "Gange" diverrà comunque popolare anche sulle rotte dell'Oceano Indiano e Pacifico, nella sua nuova livrea con scafo bianco, banda azzurra e ciminiera giallo-oro proprie del "Lloyd Triestino". In previsione dell'arrivo del "Conte Biancamano" dalla "Società Italia" nel 1937, venne però ceduto fin dalla fine dell'anno precedente alla "Adriatica" di Venezia. La compagnia, facente anch'essa capo con "Lloyd Triestino", l'"Italia" e "Tirrenia" al nuovo consorzio nazionale "Finmare" di fresca costituzione, lo ribattezzerà per la quarta volta e gli darà il nome di "Marco Polo".**

**Affiancata all' "Esperia" ed in sostituzione di "Ausonia" le cui vicende abbiamo ricordato nello scorso capitolo di questo resoconto storico, isserà sulle ciminiere il bronzeo leone di San Marco ed avrà un'ultima popolarità navigando**



ininterrottamente per altri cinque anni fra i porti dell'Italia, la Grecia continentale, Creta, la Turchia e le isole del Dodecaneso , Rodi soprattutto, Cipro, la Siria, la Palestina e l'Egitto sia in servizio di linea che in crociere verso la Terrasanta. La "vecchia signora" godrà in tal modo di una nuova fama sulle linee del Mediterraneo Orientale e con lo scoppio del secondo conflitto mondiale sarà trasformata in trasporto truppe al pari di tante consorelle. Che saranno quasi tutte meno fortunate di lei perché in gran parte silurate e affondate lungo quella che verrà fatalmente ribattezzata "rotta della morte" dei convogli fra l'Italia e la Libia. La "Marco Polo" non subirà questa sorte ma andrà comunque incontro ad un triste destino: dopo avere partecipato a tanti convogli ed essere sempre sfuggita a volte miracolosamente agli attacchi dei sommergibili e degli aerosiluranti inglesi, mentre si trovava nel porto di La Spezia forse in attesa di un eventuale ennesimo trasporto, alla fine del 1944 venne sabotata nell'apparato motore, minata e affondata dalle truppe tedesche che si stavano ritirando sotto l'incalzare degli Alleati e la recrudescenza della lotta partigiana. Cinque anni più tardi sarà rimessa a galla man l'entità dei danni riscontati in sala macchine e nell'opera viva dello scafo unitamente all'età della nave ne scongiureranno il ripristino. Venne quindi demolita sul posto nel 1950 e con essa se ne andò per sempre una nave oggi forse poco ricordata ma che ha avuto una vita lunga e avventurosa, fatta di tanti cambi di nome e di proprietà ma sempre per compagnie prestigiose, di molte traversate e crociere di successo su tanti mari e, caso non frequente per un transatlantico italiano, su tutti gli oceani del mondo.

**Francesco Pittaluga** Genova, 30 marzo 2018

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

---

## **Carolina Villa , presidente giovani agenti marittimi**

Carolina Villa, classe 1978, è il presidente dei giovani agenti marittimi di Genova per il prossimo biennio. Affiancata dai vicepresidenti Gian Alberto Cerruti, Giulia De Paolis e Simone Carlini (già presidente dei giovani di Federagenti), Villa succede ad Aldo Negri, da quattro anni alla guida del Gruppo.

Socio fondatore e amministratore delegato di Ship & Crew Services, agenzia marittima raccomandataria e di mediazione marittima specializzata in yachting, Carolina Villa ha frequentato la Facoltà di Economia marittima e dei trasporti dell'Università di Genova. Nel 2000 inizia la sua carriera come impiegata per una casa di spedizioni con mansioni operative di assistenza ai traghetti, per poi specializzarsi nella stipula di contratti di arruolamento del personale marittimo. Membro del Gruppo Giovani Assagenti dal 2004, ne è diventata vicepresidente nel 2011; ha ricoperto cariche nei direttivi rispettivamente del Gruppo Giovani Federagenti e di Wista Italia (Women's international shipping and trading association), dal 2013 è vicepresidente di YoungShip Italia.

## PROPELLER GENOVA , LA BLUE ECONOMY

Sono particolarmente lieta di invitarvi a partecipare al nostro prossimo meeting conviviale che si terrà lunedì 9 aprile 2018 sul tema

La Blue Economy: una grande opportunità di crescita e di sviluppo per il territorio e l'occupazione

Punto di forza della Blue Economy è certamente quello di favorire ogni forma di sviluppo che permetta una crescita economica rispettosa dell'ambiente; tale nuovo modello, fundamentalmente dedicato alla creazione di un ecosistema sostenibile, sta avendo pronunciati echi anche nei vari settori di cui è composto il mondo dello shipping.

Il Propeller Club – Port of Genoa ha così pensato di proporre, in occasione dell'inizio del Summit Blue Economy e come suo momento inaugurale, una Tavola Rotonda in cui numerosi ed importanti esperti proporranno il loro punto di vista sulle possibili implicazioni della Blue Economy sui traffici marittimi e sull'indotto.

Moderatore della serata sarà Fabio PASQUARELLI – Direttore di Transport, Telenord

L'evento si terrà presso il Ristorante “Al Settimo Cielo” (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5),

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria : [propellergenova@propellerclubs.it](mailto:propellergenova@propellerclubs.it) – tel. 010 591793

Giorgia Boi, Presidente

Martedì pomeriggio nel Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi a Genova assicuratori e esperti presenteranno proposte e nuove polizze nel campo marittimo commerciale e Yachting.

## ARMATORI PROMESSE PER LA RIDUZIONE EMISSIONI

Ics e Ecsa in campo per dire come sono le cose senza esagerare

LONDRA ICS: Esben Poulsson, presidente di ICS ha affermato che “Tutti i governi dovranno mostrare molta più volontà di scendere a compromessi sulle loro attuali posizioni per non mettere a rischio un accordo su una strategia molto importante. Ciò comprometterebbe

notevolmente l'autorità dell'IMO e la sostenibilità futura dell'industria marittima”.

"L'accordo su un obiettivo di metà secolo per la totale delle emissioni di Co2 da parte del settore, indipendentemente dalla crescita degli scambi, sarà fondamentale per scoraggiare un'azione unilaterale e fornire il segnale necessario per stimolare lo sviluppo di zero carburanti di Co2. Ma l'obiettivo troppo ambizioso proposto da alcuni Stati membri dell'UE per un taglio totale delle emissioni dal 70 al 100% prima del 2050, difficilmente consentirà di ottenere il consenso". “Sebbene ICS non sia pienamente d'accordo con le proposte alternative di Cina e Giappone, esse meritano una seria considerazione e potrebbero costituire la base di un possibile compromesso. In particolare, la Cina sembra aver compiuto

uno sforzo reale per abbandonare la precedente opposizione a stabilire obiettivi di riduzione di CO2 per le emissioni totali del settore. Se le nazioni europee vogliono un accordo globale, dovrebbero riconoscerlo modificando in modo analogo le loro posizioni". In una nota informativa ai suoi membri, ICS suggerisce che se IMO dovesse fissare un obiettivo iniziale di riduzione delle emissioni totali di CO2 del settore, ad esempio, del 50%, piuttosto che il 70-100%, ciò comporterebbe comunque un importante miglioramento dell'efficienza della nave. Se si tiene conto della crescita prevista nel commercio marittimo, secondo ICS questo sarebbe ancora possibile solo con l'uso diffuso di carburanti con zero CO2 tra il 2050 e il 2100, o non appena la disponibilità mondiale di carburanti con zero CO2 sarà possibile.

ECSA: Panos Laskaridis, Presidente ECSA, ha dichiarato: "Con l'avvicinarsi del MEPC 72 all'IMO, gli armatori europei ribadiscono il loro più forte impegno per lo sviluppo, entro il calendario concordato nella Roadmap, di una strategia IMO ambiziosa e realistica sui gas serra, compresa la riduzione delle emissioni di CO2 dello shipping nel suo complesso e sollecita gli Stati membri a lavorare diligentemente verso questo obiettivo". L'industria navale ha tradizionalmente fatto molti sforzi per migliorare la sicurezza e la protezione ambientale ed è di gran lunga la modalità di trasporto più efficiente dal punto di vista energetico. È stato anche il primo settore industriale, molto più avanti di qualsiasi altra industria globale, a essere regolamentato da norme globali legalmente vincolanti per ridurre le emissioni di CO2, attraverso l'indice di efficienza energetica (EEDI) e il piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP), entrambi in vigore dal 2013. La comprovata esperienza dell'IMO nello sviluppo di misure ambientali pionieristiche e tecnicamente fattibili dovrebbe essere affidata e sostenuta.

Comfitarma 29 marzo

## I POVERI PESCI MORTI E MAL SEPOLTI SULLE NOSTRE TAVOLE

### Sapori d'oriente": controlli più stringenti sui prodotti ittici di provenienza etnica dalle Capitanerie

ROMA La Guardia costiera della Liguria, nei giorni dal 20 al 23 marzo 2018, ha condotto una vasta operazione di vigilanza sulla filiera ittica commerciale denominata "Sapori d'Oriente". La campagna è stata eseguita in base al programma nazionale del Ministero delle risorse Agricole Alimentari e Forestali e del Centro di Controllo Nazionale Pesca del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, mirato ad esercitare un più stretto controllo sul commercio di prodotti ittici di provenienza etnica, introdotti in territorio nazionale e posti in vendita in violazione della normativa nazionale ed europea sulla tracciabilità e la commercializzazione.

Obiettivo delle indagini condotte dalla Guardia costiera è stato in primis quello di tutelare la salute del cittadino, impedendo la commercializzazione di prodotti ittici in cattivo stato di conservazione, non correttamente trattati sotto il profilo della cosiddetta "catena del freddo" o non conformi alle norme di etichettatura e tracciabilità. Ben noti sono, infatti, i danni che potrebbe arrecare l'assunzione di prodotti avariati, ripetutamente congelati, provenienti da origini incerte o trattati in precarie condizioni igienico-sanitarie; casistiche queste che i controlli rivelano purtroppo essere più frequenti delle attese.

L'operazione "Sapori d'Oriente" è, infatti, partita dopo l'individuazione, nel quartiere milanese di "Chinatown", di un traffico illegale di molluschi bivalvi provenienti dalla Cina.

Nelle scorse settimane circa 6 quintali di “Arca asiatica” - una specie simile al nostro “Tartufo di mare” - sono stati sequestrati in procinto di essere commercializzati, dopo che - secondo quanto ricostruito dagli ispettori pesca di Genova - la merce è giunta in territorio nazionale, nascosta all’interno di valigie e trolley, sbarcati all’aeroporto di Milano Malpensa da un volo proveniente da Shanghai. La merce ha viaggiato al seguito di alcuni cittadini extra-comunitari che hanno imbarcato la merce in bagagli da stiva, su un normale volo passeggeri. I responsabili dell’importazione illegale, tutti domiciliati a Milano, sono stati denunciati a piede libero per introduzione illegale sul territorio nazionale di alimenti senza le previste autorizzazioni sanitarie.

Le indagini sono, quindi, proseguite presso il medesimo aeroporto internazionale dove, con l’ausilio del personale dell’Agenzia delle Dogane e dei militari della Guardia di finanza, è stata verificata la presenza, all’interno di altri bagagli provenienti da Shanghai, di numerosi alimenti di vietata introduzione in territorio nazionale come carni e pollame, ma anche prodotti ittici vivi, quali “Arca asiatica” e “Vongole dalla proboscide”, e molluschi essiccati. L’importazione di qualsiasi tipologia di mollusco bivalvo di provenienza cinese è, tuttavia, vietata in tutti i territori dell’Unione Europea e, quindi, ai trasgressori sono state contestate ulteriori sanzioni per vietata importazione.

L’operazione si è articolata sia in terra sia a mare, ed ha interessato numerose città della Lombardia, del Piemonte e dell’Emilia, affiancandosi alle ordinarie attività di controllo sul “campo” che gli ispettori della Guardia costiera svolgono quotidianamente, anche avvalendosi della stretta collaborazione con le AASSLL e AATTSS competenti per territorio.

Nel corso dell’operazione sono stati portati a termine circa 160 controlli, tra esercizi commerciali, piattaforme all’ingrosso, punti di ristorazione etnica ed imbarcazioni da pesca, a seguito dei quali sono stati accertati 36 illeciti, sanzionati per un ammontare di oltre 72.000 euro. Parallelamente sono stati sequestrati 6610 chilogrammi di prodotti ittici che, per la maggior parte, sono risultati non rispondenti ai previsti requisiti igienico-sanitari per la commercializzazione.

Le attività ispettive condotte dalla Guardia costiera della Liguria proseguiranno sull’intero territorio di competenza (corrispondente alle regioni italiane del Nord-Ovest) allo scopo di sempre meglio tutelare i diritti dei consumatori, affinché sulle tavole giungano prodotti ittici sani, ben conservati e di origine certa.

Genova, 29 Marzo 2018

---

## L'OPINIONE DI STEFANO BRIATA

### TERZO VALICO DEI GIOVI: PERCHE' E' IMPORTANTE

Dal 15 marzo 2018 è giunto a Genova il treno Frecciarossa. Esso collega il capoluogo ligure a Milano senza fermate fino a Milano Rogoredo, proseguendo la sua corsa fino a Venezia Santa Lucia. Fine delle polemiche? Neanche per sogno. Alcuni continuano a sostenere l’inutilità del Terzo Valico dei Giovi, altri protestano contro Frecciarossa perché a suo dire avrebbe cancellato, o ritardato, le corse di alcuni treni regionali veloci.

Ci sono state dichiarazioni di alcuni esponenti politici contro il Terzo Valico. Tuttavia mi sono chiesto che cosa fanno di politica dei trasporti, marittima, e via dicendo. Stesso dicasi per gli utenti, che si accodano alle dichiarazioni del politico di turno senza approfondire la tematica, che, sembra complessa ma non lo è, se si guarda bene intorno la situazione al trasporto merci e persone su gomma.

Il Terzo Valico ferroviario non solo integra gli altri due valichi a doppio binario, ma modernizza una linea ferroviaria verso l'Oltregiogo rendendola più snella, più veloce, meno tortuosa e soprattutto con pendenze nettamente inferiori: il secondo valico dei Giovi, galleria Mignanego – Ronco Scrivia, ha una pendenza fino al 35 per mille.

Perché è importante il Terzo Valico dei Giovi? Esso non è solo importante per rilanciare l'economia di Genova e della Liguria, ma serve anche a rafforzare le attività portuali liguri (Genova, Savona, Vado Ligure e La Spezia) in modo da trasferire o accogliere le merci del Nord Europa, della Pianura Padana e della cosiddetta via della seta del XXI secolo.

Oltre alle prospettive dette sopra, è anche l'occasione per rilanciare il trasporto merci e persone dalla gomma alla rotaia, in particolare le prime, in modo da liberare le strade e autostrade intasate dai mezzi pesanti.

Ma per capire meglio la necessità ed utilità del Terzo Valico dei Giovi andiamo incontro alle statistiche, non a quelle ufficiali tipo ISTAT o varie associazione di categoria, con tutto il rispetto per loro, ma a quelle personali che periodicamente faccio quando percorro le autostrade italiane, su due tratte che percorro di frequente e che mettono in luce dati interessanti. La prima è riferita al percorso che faccio da Genova Nervi ad Albisola: mediamente conto dai 30 ai 60 TIR, un numero abbastanza notevole dato che si attraversano città portuali e un'autostrada internazionale che porta alla Francia. Il secondo è quando percorro la tratta Genova Nervi - Bologna Borgo Panigale, via Tortona e Piacenza: qui i dati sono molto drammatici, dato che ho sempre contato tra i 400 e i 500 mezzi pesanti; ciò dimostra che c'è un qualcosa che non quadra.

Breve accenno a Frecciarossa da Genova per Venezia. Entrando nel merito, non sono ancora in grado di verificare personalmente l'efficienza o meno del nuovo treno, ma prometto che lo farò in tempi brevi. Al momento, trovo eccessive le critiche, perché si cerca di rilanciare il trasporto ferroviario tra la Liguria e il Nord-Est italiano per motivi di lavoro e di turismo. Le critiche sono rivolte al fatto che salta le fermate di Voghera e Pavia, e alcuni treni regionali sono in ritardo: sulle fermate in questione le critiche sono da respingere al mittente per tanti motivi; sul secondo, purtroppo avere treni in orario è utopia, in generale. Sono certo che quando ci sarà il famigerato Terzo Valico dei Giovi le cose cambieranno, ma ci vuole tanta pazienza e scontrarsi con mentalità chiuse e lente.

Poi, l'ennesimo incidente mortale sul lavoro al VTE di Voltri-Prà, avvenuto lunedì 26 marzo 2018, per mezzo di un TIR in manovra che ha investito un camionista, ha confermato l'esigenza e richiesta non più rinviabile di concludere il Terzo Valico dei Giovi, e di realizzare il progetto dell'armatore Musso di una linea ferroviaria diretta Voltri-Turchino-Alessandria per sole merci, in modo da ridurre drasticamente il trasporto su gomma.

Un piccolo accenno finale. Maurizio Rossi, patron di Primocanale (emittente TV della Liguria), per non condividendo la sua persona, condivido in parte la sua preoccupazione relativa al Terzo Valico che potrebbe non essere sufficiente, perché la linea a quattro binari arriva fino a Tortona, mentre fino a Milano Rogoredo è a doppio binario, per cui si deve già pensare al suo quadruplicamento con nuovo ponte sul Po, ma purtroppo non fa nessun accenno alla ferrovia del Turchino, già proposta dall'armatore Musso, come accennato sopra.

**So una cosa che ritengo certa: il tempo sarà molto galantuomo, e ci arriveremo.**

**Stefano Briata**

**Baglietto, un sogno sul mare**

**Una mostra Dal 7 Aprile al 1° Maggio 2018**

Il pomeriggio del 6 Aprile si è tenuto l'evento inaugurale, riservato su invito ad ospiti, sponsor, partner e promotori. La mostra è stata aperta al pubblico il giorno successivo 7

aprile, e durerà fino al 1° maggio compreso presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, a Genova, sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona, Vado Ligure).

Aperture: la mostra sarà aperta dal martedì alla domenica. Lunedì chiuso. Aperture straordinarie lunedì 30 aprile e martedì 1° maggio (ore 10-19)

Orari: orario continuato dalle ore 10.00 alle ore 19.00.

La mostra ripercorre la storia dei Cantieri Baglietto soffermandosi sulla produzione degli yacht che a partire dagli anni '50 segnarono l'inizio della realizzazione in serie di imbarcazioni su larga scala. E' in questo periodo che la ricerca tecnologica associata alla capacità delle maestranze locali porta le barche Baglietto a notorietà internazionale. La storia inizia nel 1854 con il suo fondatore Pietro Baglietto che in pochi anni trasforma il primo cantiere di gozzi e canotti in un cantiere di imbarcazioni da diporto e successivamente di barche a vela da regata che porteranno a una serie di trionfi storici. In contemporanea inizia lo sviluppo dei motoscafi e nel 1906 viene varato Giuseppe, il più grande yacht da crociera a motore a scoppio. Dello stesso periodo è la costruzione del primo aliscafo al mondo. Durante la prima guerra mondiale vengono realizzate imbarcazioni militari il cui esempio più noto è il MAS da cui Gabriele d'Annunzio trarrà il motto "memento audere semper". Il cantiere continua la sua evoluzione e negli anni '20 le barche da competizione vincono ancora sia nel settore della vela che in quello motonautico. Durante la seconda guerra produce nuovamente imbarcazioni militari. ( S.B.)

Altre informazioni: <http://www.bagliettoshipyardexhibition.com/>

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### La pioggia

Io non ho alcun particolare talento poetico nè tantomeno la sensibilità di dare significati onirici o metaforici alla pioggia. Nella pioggia non riesco a vedere nient'altro che qualcuno il quale, lottando con la pioggia e con le raffiche di vento, si impegna a non farsi volare via l'ombrello. La pioggia con me non è mai gentile. Bene che vada, mi rovina la "messimpiega". Me la rovina anche se non piove perché, in caso, devo indossare un cappelletto impermeabile che porto sempre in borsa quando il cielo è nuvoloso. Quando piove devo tenere con me, spesso, insieme, la borsa, qualche volta la sacca con i libri o anche i sacchetti della spesa e l'ombrello. L'ombrello lo dimentico spesso nel primo negozio dove entro. Se quando esco piove, sempre ho la possibilità di tornare a prenderlo. Se non piove più, m'accorgo di averlo perso solo al rientro a casa e per giunta non sempre so dove posso averlo dimenticato. Io ho un ombrello "firmato", ma temo di perderlo perciò non lo porto mai con me. Così perdo solo gli ombrelli comprati per strada, ho detto gli ombrelli perché due o tre all'anno me li perdo o si disfanno al primo colpo di vento. Li perdo anche perché li odio. Non hanno una forma tale da poterli collocare bene, né asciutti, né tantomeno bagnati, nella borsa dove quasi mai stanno a misura. Sono assolutamente diversi da tutto ciò che puoi portarti dietro, sono corpi estranei, atipici. La pioggia rovina le giornate dei matrimoni, tanto che, per consolare le spose bagnate, qualche anima buona ha inventato il detto "Sposa bagnata, sposa fortunata". La pioggia s'addice ai funerali ai quali aggiunge un ulteriore tocco di malinconia. La pioggia fa bene ai campi quando non li fa franare sulle strade sottostanti. La pioggia si unisce all'acqua dei fiumi e delle rogge, spesso con una violenza e in quantità tale da farli straripare. Così essi, distruggendo tutto ciò che ostacola la loro irruenza, prendono possesso delle case, delle cascine, delle stalle, delle cantine e di qualche vita umana e corrono forsennatamente

**alla ricerca dell'alveo naturale che l'uomo ha rubato alla quasi totalità dei corsi d'acqua. A me la pioggia non piace, anche se riconosco, ci mancherebbe altro, che è fondamentale per la vita del pianeta.  
(Carla Mangini, 2014)**

**fine**