

DL NEWS Economia, storia marinara e attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 28 luglio 2016

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](https://www.facebook.com/dlnews2008/)

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Una completa disamina del Paternariato transatlantico per il commercio, TTIP, i vantaggi e non sull'economia della UE, il ruolo egemonico delle multinazionali, i rischi sulla nostra vita quotidiana.

Nel numero n.ro 18 di DLNEWS ci siamo domandati: se dovesse andare in porto il famoso progetto di “Paternariato transatlantico per il commercio” (*Transatlantic Trade and Investment Partnership – TTIP*) e la caduta dei Bric dovesse ulteriormente inasprirsi, potrebbe la combinazione di questi due eventi spostare il baricentro economico mondiale nuovamente verso occidente?

Nel nostro salotto nautico abbiamo considerato la potenziale nascita della più grande area di libero scambio internazionale come una possibile chance, anche per i traffici marittimi, che possa risollevare le sorti del mercato dei noli soprattutto dei carichi secchi. Ma al di fuori di questa promettente prospettiva cosa è realmente e cosa cela questo progetto?

Del TTIP ormai se ne parla ampiamente già dalla sua impostazione (2013), viene definito un trattato di liberalizzazione commerciale transatlantico che ha l'intento dichiarato di abbattere dazi e dogane tra Europa e Stati Uniti, standardizzare i regolamenti tecnici, norme e procedure di omologazione applicati ai prodotti e regole sanitarie e fitosanitarie (le cosiddette “barriere non tariffarie”). Creare in pratica due mercati integrati, capaci di rendere possibile la libera circolazione delle merci, facilitando il flusso degli investimenti e l'accesso ai rispettivi mercati dei servizi e degli appalti pubblici.

Un evento che ha il plauso dei proponenti e della maggioranza dei leader politici

europei e che secondo loro creerebbe:

-aumento dell'occupazione (sebbene diversi economisti utilizzando altri modelli econometrici ritengono il TTIP possa portare ad un calo dei salari nonché ad un aumento della disoccupazione e della disgregazione sociale in Europa; una lettura quindi contraria a quella presentata dalla Commissione Europea).

-prezzi bassi

-scelta più ampia per i consumatori

-più ampia politica commerciale comune atta a creare un'omogeneità nelle relazioni commerciali con i Paesi extra-europei

-una politica burocratica più snella ed una collaborazione standardizzata in campo normativo in grado di creare un terreno legislativo comune, cosicché le imprese europee non debbano più adeguarsi al modello statunitense.

-una politica di collaborazione in campo prescrittivo che assicuri la creazione di norme nuove per evitare abusi o frodi con riferimento particolare alla tutela della proprietà intellettuale e delle indicazioni geografiche.

-una crescita intelligente, sostenibile e solidale che assicuri al contempo la tutela dell'ambiente e dei diritti sociali. L'Unione Europea e gli Stati Uniti d'America condividerebbero infatti un bacino di valori comuni come il rispetto dei diritti fondamentali e la creazione di un mercato di libero scambio. Quest'ultimo otterrebbe poi un ampliamento inserendosi in settori, quali mercato energetico, concorrenza e sviluppo sostenibile che non figurano ancora nell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC).

Sin qui un quadro roseo, quasi idilliaco ma in realtà un trattato che è oggetto di accesi dibattiti con visioni contrastati a tal punto che risulta a volte difficile comprendere di cosa si tratta. Simile ad un suo "precursore", l'Accordo Multilaterale sugli Investimenti (MAI) che nel 1998 suscitò tante e tali opposizioni che il piano venne rimandato, in questo senso il TTIP contro a teorici benefici lascia per molti aspetti veramente perplessi. E non sono pochi i movimenti di pensiero che arrivano a definirlo pericoloso. Ma perché?

- 1) Innanzitutto perché questo accordo viene negoziato in segreto tra Commissione UE e Governo USA scavalcando di fatto i Parlamenti e sottraendo al controllo democratico decisioni fondamentali per i cittadini. Il Parlamento europeo, infatti dopo aver votato nel 2013 il mandato a negoziare esclusivo alla Commissione – come richiede il Trattato di Lisbona – non ha di fatto accesso a tutte le informazioni sul modo in cui si svolgono gli incontri e sullo stato di avanzamento delle trattative ma può soltanto porre dei

quesiti circostanziati, cui la Commissione può rispondere ma nel rispetto della riservatezza obbligatoria in tutti i negoziati commerciali bilaterali, sempre secondo il Trattato. Adirittura gli stessi Governi dell'Unione, se vorranno avere visione delle proposte USA, dovranno – secondo quanto appreso da articoli qualificati in materia – accedere a sale di sola lettura approntate nelle ambasciate USA (non si capisce se in quelle di tutti gli Stati UE o solo a Bruxelles, e pare che non sia nemmeno concesso prendere appunti o farne copia). Un assurdo, considerata la tecnicità e complessità della materia trattata. Quando poi il negoziato sarà terminato si passerà al voto finale dei vari Parlamenti su formula “prendi o lascia”.

- 2) Quando l'accordo sarà operativo le sue regole, caratteristiche e priorità, modellate da organismi tecnici sovranazionali prevarranno su quelle determinate dai nostri Governi e sistemi democratici.
- 3) Il dibattito sul TTIP si concentra esclusivamente su aspetti commerciali e mercantili mentre se ne misconosce la capitale dimensione strategica. Rischiamo quindi di ripetere l'errore di valutazione commesso nel 1948 con il piano Marshall considerandolo un progetto squisitamente economico o filantropico. Mentre, oggi come allora, è sempre l'ispirazione geopolitica ad innescare il negoziato commerciale. In entrambi i casi l'obiettivo di Washington è legare il proprio benessere a quello dell'Europa e dell'Oriente costruendo un blocco geopolitico offensivo nei confronti di Paesi emergenti come Cina, Russia, Brasile e India creando un mercato interno tra noi e gli Stati Uniti, scrivendo motu proprio le regole del gioco, così da costringere gli altri attori ad accoglierle o a rimanerne fuori. In prospettiva futura i due blocchi commerciali dovrebbero produrre o rinforzare un legame diretto con la superpotenza, deputata a restare il punto di riferimento per entrambi i continenti. In ambito europeo specie in vista di una possibile disintegrazione dell'architettura comunitaria o di un pressoché totale svuotamento delle sue prerogative, il potenziale trattato di libero scambio assume ulteriore valore geopolitico. Un disegno destinato ad incidere notevolmente sul futuro rapporto tra le due sponde dell'Atlantico e il ruolo che le potenze europee – assieme o singolarmente – rivestiranno sullo scacchiere internazionale.
- 4) Il tribunale internazionale privato chiamato Investor-to-State Dispute Settlement (ISDS) , un organismo molto potente e fuori da ogni controllo da parte degli Stati e quindi dei cittadini con il compito ufficiale di risolvere le dispute tra gli investitori ed i Governi nazionali con un potere arbitrario superiore alle sentenze dei tribunali e alle leggi dei parlamenti nazionali, e di fatto uno strumento con cui le potenti multinazionali potrebbero accusare gli Stati di intralciare il libero mercato. In pratica consentirebbe alle imprese di citare i governi in tribunale qualora democraticamente introducessero normative, anche importanti per i propri cittadini, che ledessero i loro interessi passati, presenti e futuri. A evidente danno dei consumatori e cittadini. Non solo; le

vertenze non verrebbero giudicate da tribunali ordinari che ragionano in virtù di tutta la normativa vigente, come è già possibile oggi, ma da un consesso riservato di avvocati commerciali superspecializzati che giudicherebbero solo sulla base del trattato stesso se uno Stato – magari introducendo una regola a salvaguardia del clima, o della salute – sta creando un danno a un’impresa. Se venisse trovato colpevole, quello stato o comune, o regione, potrebbe essere costretto a ritirare il provvedimento o ad indennizzare l’impresa. Pensiamo a casi come quello dell’Ilva a Taranto, o della diossina a Seveso, come potrebbero essere totalmente sovvertiti da un giudizio dell’ ISDS!.

- 5) Una giustizia “privatizzata”, insomma. E non è l’unica questione. Un altro organismo di cui viene prevista l’introduzione è il Regulatory Cooperation Council: un organo dove esperti nominati della Commissione UE e del ministero USA competente valuterebbero l’impatto commerciale di ogni marchio, regola, etichetta, ma anche contratto di lavoro o standard di sicurezza operativi a livello nazionale, federale o europeo. A sua discrezione sarebbero ascoltati imprese, sindacati e società civile e sempre a sua discrezione sarebbe valutato il rapporto costi/benefici di ogni misura e il livello di conciliazione e uniformità tra USA e UE da raggiungere, e quindi la loro effettiva introduzione o mantenimento. Difficile contraddire quindi chi ritiene che questo aumenterà il potere delle multinazionali e renderà più difficile ai governi il controllo dei mercati e comporterà una riduzione delle garanzie e una mancanza di tutela dei diritti dei consumatori.

Quali effetti potrà produrre l’accordo se verrà approvato nella sua forma attuale?

Tutti i settori di produzione e consumo come cibo, farmaci, energia, chimica, ma anche i nostri diritti connessi all’accesso a servizi essenziali di alto valore commerciale come la scuola, la sanità, l’acqua, previdenza e pensioni, sarebbero tutti esposti a ulteriori privatizzazioni e alla potenziale acquisizione da parte delle imprese e dei gruppi economico-finanziari più attrezzati, e dunque più competitivi. Senza pensare che misure protettive, come i contratti di lavoro, misure di salvaguardia o protezione sociale o ambientale, potrebbero essere spazzati via a patto di affidarsi allo studio legale giusto e ben accreditato.

Il TTIP produrrà dei rischi per i cittadini?

Si sa che gli Stati Uniti sono stati spesso avversi nei confronti di alcune convenzioni e non hanno ratificato diversi impegni internazionali in materia di diritti del lavoro, diritti umani e ambiente. Questo rende, ad esempio, il loro costo del lavoro più basso e il comportamento delle imprese nazionali più disinvolto e competitivo, in termini puramente economici, anche se più irresponsabile. A sorvegliare gli impatti ambientali e sociali del TTIP, ha rassicurato la Commissione Sindacale Europea, come nei più

recenti accordi di liberalizzazione siglati dall'UE, ci sarà un apposito capitolo dedicato allo Sviluppo sostenibile che metterà in piedi un meccanismo di monitoraggio specifico, partecipato da sindacati e società civile d'ambo le regioni. Tutto ancora una volta apparentemente positivo e rassicurante, ma viene da domandarsi come potrà riuscirci con un sistema così architettato a favore delle multinazionali?

Quali danni per la salute?

Un solo esempio, basato sulla storia. Nel 1988 l'UE ha vietato l'importazione di carni bovine trattate con certi ormoni della crescita cancerogeni. Per questo è stata obbligata a pagare a USA e Canada dal Tribunale delle dispute dell'Organizzazione mondiale del commercio (WTO) oltre 250 milioni di dollari l'anno di sanzioni commerciali nonostante le evidenze scientifiche e le tante vittime. Solo nel 2013 la ritorsione è finita quando l'Europa si è impegnata ad acquistare dai due concorrenti carne di alta qualità fino a 48.200 tonnellate l'anno, alla faccia del libero commercio. Sarà una coincidenza, ma in un documento congiunto dell'ottobre 2012 BusinessEurope e US Chamber of Commerce, le due più potenti lobby d'impresa delle due sponde dell'oceano, avevano chiesto ai propri Governi proprio di avviare una “cooperazione sui meccanismi di regolazione”, che consentisse alle imprese di contribuire alla loro stessa stesura e... guarda il caso....nel 2013 viene avviato lo studio sul TTIP!. I sistemi di distribuzione commerciale e concorrenza dell'Unione europea e degli Stati Uniti sono molto diversi. Ci sono infatti accordi commerciali bilaterali tra stati membri dell'UE e USA ma limitati ad un'agevolazione in materia di tariffe commerciali. Un tale processo farebbe passare in secondo piano le legislazioni fondamentali per la sicurezza dei prodotti rispetto alle pretese delle grandi aziende europee e statunitensi di applicare un protocollo unico di libero scambio. Qualche esempio è sufficiente per comprendere il gap tra i due regimi legislativi. La legislazione europea vieta qualunque trattamento mirato a velocizzare il processo di ingrasso dell'animale; al contrario, negli Stati Uniti trattamenti del genere sono permessi. La legge europea è certamente più prolissa in materia, così da far figurare sulle confezioni molte informazioni sullo stato di salute dell'animale, tra cui il codice di tracciabilità, il luogo di nascita e di macello nonché l'età. Similmente, l'Unione europea approva circa 19 OGM, al contrario del mercato statunitense che ne prevede un numero più alto. Sempre a maggior tutela del consumatore, la lista dell'UE sulle sostanze chimiche pericolose è molto più lunga rispetto a quella americana.

Per quello che riguarda l'industria farmaceutica e la sanità in genere il capitolo del TTIP sulla proprietà intellettuale (*Intellectual Property*, IP) e sugli aspetti commerciali dei diritti di proprietà intellettuale (*Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights*, TRIPS) ha lo scopo di espandere ed estendere i monopoli di brevetti e, quindi, ritardare la disponibilità di farmaci generici in campo commerciale, causando un sottoutilizzo di farmaci necessari tra popolazioni vulnerabili. Il sistema del TTIP di

risoluzione delle controversie (*Investor to State Dispute Settlement, ISDS*), potrebbe avere un impatto negativo sullo sviluppo di riforme volte a incrementare l'accesso alle cure sanitarie e a ridurre il consumo di tabacco, alcol e alimenti insalubri.

Si prevede, inoltre, che le misure sanitarie e fitosanitarie (SPS) previste dal TTIP abbiano il potenziale effetto di indebolire le norme riguardanti la sicurezza nel settore alimentare e agricolo, in particolare nell'Unione europea, con effetti potenzialmente negativi per quanto riguarda la prevalenza di malattie di origine alimentare. Infine, la clausola dell'ISDS rischia di violare la libertà dei governi di promuovere accordi e leggi sulla protezione della salute rispetto a rischi ambientali come il cambiamento climatico, ritenuto la più grande minaccia del secolo per la salute globale.

E' veramente vantaggioso il TTIP e per chi allora?

Il ministero per lo Sviluppo economico nei suoi studi circa l'impatto per l'Italia dell'TTIP stima che i primi benefici delle liberalizzazioni si manifesterebbero nell'arco di tre anni dall'entrata in vigore dell'accordo: il 2018, al più presto. Il TTIP porterebbe, entro i tre anni considerati, da un guadagno pari a zero in uno scenario cauto, ad uno +0,5% di PIL in uno scenario ottimistico: 5,6 miliardi di euro e 30mila posti di lavoro grazie a un +5% dell'export per il sistema moda, la meccanica per trasporti, un po' meno da cibi e bevande e da uno scarso +2% per prodotti petroliferi, prodotti per costruzioni, beni di consumo e agricoltura. L'Organizzazione mondiale del Commercio ci dice che le imprese italiane che esportano sono oltre 210mila, ma è la top ten che si porta a casa il 72% delle esportazioni nazionali. L'Italia sinora è riuscita a rosicchiare spazi di mercato internazionale contenendo i propri prezzi, senza generare domanda interna né nuova occupazione. Quindi prima di chiudere i conti potremmo trovarci invasi da prodotti USA a prezzi stracciati che porterebbero danni all'economia diffusa, e soprattutto all'occupazione, molto più ingenti di questi presunti guadagni.

Vi sono stati trattati simili in passato?

Un meccanismo simile è entrato in vigore da meno di un anno tra UE e Korea, con la quale l'Europa ha sottoscritto un trattato di liberalizzazione commerciale molto simile anche strutturalmente al TTIP, facendo finta di non ricordare che come gli USA la Korea si è sottratta a gran parte delle convenzioni ILO e ONU. Imprese, sindacati e ONG che fanno parte dell'analogo organo creato per monitorare la sostenibilità sociale e ambientale del trattato UE-Korea, hanno protestato con la Commissione affinché avvii una procedura di infrazione contro la Korea per comportamento antisindacale, e ancora aspettano una risposta. Perché dovremmo pensare che gli USA, molto più potenti e contrattualmente forti si dovrebbero piegare alle nostre esigenze, considerando che sono tra i pochi Paesi che non si sono mai piegati a impegni

obbligatoria a salvaguardia della salute, o dell'ambiente come il Protocollo di Kyoto appena archiviato anche grazie alla loro ferma opposizione?

Esistono alternative al TTIP?

Finito il tempo della piena occupazione europea e statunitense, che con redditi reali e robusti incentivi a produzione e consumi globali, sostenendo anche la crescita dei popolarissimi Paesi emergenti, grazie alla commercializzazione del loro capitale ambientale e umano a prezzi stracciati e ad alti costi ambientali e sociali, è crollato il modello di crescita infinita che si è rivelato per quello che era: falso e insensato. I poveri, che crescono a vista d'occhio e devono lavorare oltre le 10 ore al giorno per un pugno di spiccioli, consumano prodotti poveri e sempre meno; i ricchi, che sono sempre più ricchi ma anche sempre meno, consumano tanto e malissimo, e non creano benessere diffuso. Per questo da molti anni non solo movimenti, associazioni, reti sindacali ma anche istituzioni internazionali come FAO e UNCTAD, le agenzie ONU che lavorano su agricoltura, commercio e sviluppo, richiamano l'attenzione sul fatto che rafforzare i mercati locali, con programmazioni territoriali regionali e locali più attente basate su quanto ci resta delle risorse essenziali alla vita e quanti bisogni essenziali dobbiamo soddisfare per far vivere dignitosamente più abitanti della terra possibili, potrebbe aiutarci ad uscire dalla crisi economica, ambientale, ma soprattutto sociale che stiamo vivendo, prevedibilmente, da tanti anni. C'è la grande necessità di di voltare pagina, e di tentare di dare a questo pianeta ancora un po' di futuro, rimettendo al centro della politica i beni comuni e i diritti.

Facendo orecchie da mercante a queste istanze USA e UE giocano ancora una volta la carta della iperliberalizzazione forzata stile TTIP con i dubbi e le contraddizioni che abbiamo visto. C'è da augurarsi che se questo patto dovesse mai passare venga epurato da quelle pericolose distorsioni che in fase di progetto lo caratterizza. Spetta ai movimenti umanitari, sindacati, enti pubblici, cittadini e comunità, fermare questa deriva e indicare le necessarie correzioni per evitare che questo trattato sia una delle tante vecchie ricette fallimentari che continuiamo a subire.

(fonti: Comunità Europea, Il Caffè Geopolitico, Stop TTIP Italia)

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

ATTUALITA' E COMMENTI

Della paura e del coraggio

L'erba nell'orto continua a crescere perché sta piovigginando ma sta "piovigginando" anche sull'umanità.

Una pioggia che fa crescere la paura. E' il mio pensiero filosofico mattutino. Vittorio G. Rossi ha descritto paura e coraggio così bene ed in maniera così esauriente che c'è ben poco da aggiungere. Tra parentesi credo che il premio Nobel glielo abbiano dato lassù , in alto, dove "si puote ciò che si vuole" . Causa la mia professione ho dovuto convivere tutta la vita di mare con la paura ed il coraggio.

Le grandi paure le ho vinte con il coraggio e, poi, ho sempre avuto il coraggio delle mie azioni. Tra le grandi paure che ho dovuto affrontare non ci furono solo quelle inerenti i rischi diciamo materiali/fisici. Esempio, nell'affrontare un forte cattivo tempo si ha molta paura fisica perché la nave può spaccarsi in due , paura fisica per se stessi e per la nave che fa quasi parte del nostro corpo come se fosse un braccio od una gamba. Il navigante rimane idealmente incollato alla sua nave.

Ma ci sono state le paure per i malati gravi a bordo, quando il CIRM è l'unico faro; le paure per manovre rischiose, le paure di scrivere rapporti compromettenti, ho persino avuto paura il giorno del matrimonio sull'altare (il famoso salto nel buio) . Ecco , ora mi viene da pensare : Ma nella vita saranno maggiori i coraggi o le paure ? Una domanda che bisognerebbe rivolgere a Vittorio G. Rossi. La risposta forse si trova già in ciò che ha scritto sull'argomento. Io , questa mattina, ho trovato il coraggio di scrivere e dire :

Che da tempo, ciò che più mi fa paura è l'umanità, soprattutto i nostri governanti, vicini e lontani. I professori ci hanno sempre detto che "Historia magistra vita est" : NON E' VERO. Uno sfogo con tanti cari saluti.

Capt. Gaetano Mortola _____ Master Mariner, Senior Surveyor

Le palle che girano, gli uomini all'asta

A proposito di "Coraggio e 'paura' a dirla in breve penso davvero che dietro ogni atto di coraggio ci sia, a mio avviso, un pizzico di sana incoscienza proprio per condividere quanto riporta lo scritto di Vittorio G. ROSSI in proposito. E' verissimo, ogni atto di coraggio trova la sua giustificazione in un impulso incontrollato e inspiegabile che,

magari, potrebbe non ripetersi in un'altra occasione. Che volete sono i segreti nascosti nei meandri del nostro cervello cui ancora non riusciamo ad accedere. Detto questo passerei allo sport o a quello sedicente tale e mi chiedo cosa ci sia -di sportivo-nel valutare un uomo milioni di euro, nel pagare per lui una tassa d'acquisto di circa oltre 90 e passa facendo diventare il tutto quasi una qualsiasi ASTA e basta quando in realtà sappiamo bene che, prima o poi, a lui come ad altri o ad altre squadre, sarà chiesto di perdere o vincere pagando ancora soldi a seconda dei casi. Senza contare tra l'altro che, a guardar bene in giro, ciò sta' riducendo di molto le capacità di apprendimento di tutti coloro che seguono la faccenda per i quali non c'è più altra cultura che una palla che gira dimenticando persino qualche esigenza personale o responsabilità (tipo il mangiare, il farsi una sana e corroborante dormita o solo anche la famiglia ad es.). Sarà che di altre -palle- non hanno più nessuna consapevolezza vuoi in negativo che in positivo...Ma sarebbe ben poca cosa di fronte alla noncuranza, all'indecente indifferenza, al menefreghismo totale in quanto a sovvenzioni economiche nei confronti della RICERCA SCIENTIFICA, dell'assistenza ai malati (quelli veri), del sostegno agli ospedali e della concessione gratuita o quasi di farmaci salvavita per alcune malattie rare. Una Nazione civile, secondo me, dovrebbe porre un freno a tutti questi eccessi e far sì che venissero regolati diversamente. Intanto c'è gente che muore perchè non ha più lavoro o si uccide perchè la pensione non basta. Vergogna!!! Ma, ahimè il suo significato è sparito anche dal vocabolario.

Buona estate a tutti. _

Anna

Bartiromo

Da Ship2Shore Direttore Angelo Scorza 27 luglio 2016

Rinnovo dei certificati, la sentenza del Tar va rispettata

Pubblichiamo di seguito una lettera ricevuta dal Capitano di Lungo Corso Dario Savino, autore del ricorso menzionato dal nostro [articolo](#) della settimana scorsa intitolato "Sul rinnovo dei certificati marittimi non c'è TAR che tenga".

Il comandante autore del ricorso spiega perché chiederà l'ottemperanza del pronunciamento in materia di STCW di cui le Capitanerie, su indicazioni del Mit, non stanno tenendo conto.

Mi permetto una breve replica all'articolo pubblicato in data 22 luglio 2016 con il titolo: "Sul rinnovo dei certificati marittimi non c'è TAR che tenga".

In primo luogo, la circostanza che l'emanazione del DM 1 marzo 2016 n. 51 ("DM")

avrebbe superato l'oggetto del ricorso e la sentenza, e ancora di più che ciò sia stato chiarito con apposita circolare dal Direttore Generale competente del MIT, Enrico Maria Pujia, è affermazione errata e quindi grave; tanto più grave se si considera che viene diffusa a mezzo stampa.

Come riportato dallo stesso articolo cui si risponde, la sentenza del TAR Lazio n. 6619/2016 ha sancito in maniera chiara che, *“fino a quando la nuova normativa non sarà a regime, i rinnovi delle certificazioni di competenza devono essere accordati sulla base delle regole previste dal D.Lgs. 136/2011”*e, quindi, il sottoscritto *“doveva ottenere il rinnovo del certificato IMO STCW'95 ... da Comandante su navi superiori a 3000 GT per la durata di 5 anni”*.

Costituisce un principio pacifico che le sentenze del TAR siano immediatamente esecutive e che l'Amministrazione sia tenuta a darne tempestiva esecuzione, adottando tutti gli atti necessari per portare a compimento quanto disposto nella sentenza. Altrettanto pacifico, inoltre, è il principio che le sentenze esplicano la loro efficacia *ex tunc* e che, pertanto, le situazioni giuridiche dedotte in giudizio sono insensibili alle sopravvenienze di fatto e di diritto. Anche la proposizione dell'appello, poi, non fa venir meno l'esecutività della sentenza, potendo il ricorrente solo chiedere, per gravi e irreparabili danni, la sospensione dell'esecutività della sentenza con apposita istanza cautelare.

La sentenza, quindi, non può essere arbitrariamente disattesa da parte dell'Amministrazione in quanto questo è contrario ad ogni principio di diritto e di democrazia. Ciò anche nel caso in cui venga emanato un atto normativo successivo alla sentenza, magari accompagnato, come nel caso di specie, da una circolare esplicativa del Direttore Generale del MIT, il cui valore esterno alla P.A. è pari a zero.

È precipuo dovere dell'Amministrazione (in questo caso della Capitaneria di Porto di Genova), quello di conformarsi ai *dicta* dei giudici e quindi, nel caso del sottoscritto, quello di rilasciare il certificato di competenza con scadenza al 23 novembre 2020, senza condizioni. Conformarsi o meno alla decisione dei Giudici non rappresenta una scelta discrezionale (meglio dire arbitraria) della P.A.

I giudici del TAR Lazio, pur conoscendo l'esistenza del DM, hanno correttamente ritenuto applicabile al caso di specie il D.Lgs. 136/2011, per almeno due ordini di motivi; i) bisognava avere riguardo alla normativa in vigore al momento della presentazione dell'istanza di rinnovo, secondo diritto; ii) la nuova normativa, come noto, non è “a regime”, mancando ancora: a) il “Decreto madre” sui titoli, attuativo del decreto legislativo 71/2015, che specifichi i requisiti necessari per ottenere le qualifiche e le abilitazioni, e che costituisce indubbiamente l'“archittrave” del nuovo sistema; b) i decreti sul primo soccorso (*first aid*) che è obbligatorio per tutti gli

ufficiali, e quello su *medical care*.

Del tutto inutile ed ultroneo è stato adottare i decreti sugli esami, prima del decreto che stabilisce quali sono, in concreto, i titoli da rinnovare in base alla Convenzione STCW come emendata da Manila 2010; in mancanza del decreto sui titoli e dei decreti sui corsi di primo soccorso (*first aid*) e *medical care*, continua ad applicarsi il D.Lgs. 136/2011, *piaccia o non piaccia alla Capitaneria di Porto di Genova*.

Oltre al danno la beffa, quindi. Non solo lo spaventoso ritardo del MIT nel recepire gli Emendamenti Manila 2010 (sei anni!), e la conseguente difficoltà (*rectius*: impossibilità) per migliaia di marittimi italiani ad ottenere il rinnovo dei titoli entro il 1/1/2017 (come anche l'articolo a cui si replica dà conto); ma anche una sentenza pronunciata in nome del popolo italiano messa in discussione e disapplicata dalla Capitaneria di Porto di Genova in "autogestione", senza fare ricorso al Consiglio di Stato per chiederne la sospensione degli effetti, prima, e l'eventuale annullamento, poi, come stabilisce la legge.

Ad aggravare ulteriormente il quadro della situazione sta lo spaventoso ritardo con cui il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e il MIT stanno rilasciando le necessarie autorizzazioni alle Accademie competenti per la effettuazione dei corsi.

È quindi giusto che il sottoscritto faccia ricorso contro il secondo diniego di rinnovo, oppostomi della Capitaneria di Porto di Genova. A tal fine, ho già dato mandato ai miei legali, Avv. Giuseppe Loffreda e Avv. Sara Reverso dello Studio Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli&Partners, di assistermi.

Dario Savino c.l.c

Internet , le immagini taroccate per le televisioni

Nelle recenti gravi vicende sono state adoperate in internet immagini di disordini nelle purtroppo varie parti del mondo accreditandole come contestuali alle vicende stesse riprese dalle tv, social, ecc. ; e invece erano per così dire taroccate da vecchi spezzoni. L'accusa è del TG5 del 21 luglio che denunciava la concomitanza di immagini del golpe di Erdogan in Turchia con immagini riprese da internet che non avevano nulla da spartire con il golpe turco. Potenza della rete : stiamo in guardia dai media!

Soldini e Maserati Multi70, sfida tecnologica e poi ?

Giovanni Soldini è diventato un grande campione , lui oggi non regata più con barche da competizione diciamo normali, ha bisogno di grandi strumenti per sfidare il mare, anzi gli oceani , e soprattutto volare... E' l'ultima sfida con il trimarano Maserati Multi70 , 21 metri per 16.80 in lega di carbonio che costa decine di milioni di proprietà di John Elkann . Una sfida tecnologica per dimostrare che la più evoluta forma delle linee d'acqua (senza adoperare un" ala" di 60 metri come Oracle di Caponetto l'inventore della fluidodinamica) può andare in pensione se si naviga su un " dente " sotto gli scafi di Maserati che gli consente di alzarsi e ...volare a più di 45 nodi . E' una competizione tutta tecnologica e dovrebbe aprire le porte a nuove conoscenze nella costruzione navale (vi ricordare i bulbi delle navi anni '60/70? , sembrava il massimo alla resistenza all'acqua), ma questi scafi che superano la velocità del vento già "testati " con gli alberi altissimi e con un'ala al posto della vela nelle ultime sfide dell'America's Cup, che cosa hanno prodotto ? La fine di una competizione sportiva storica .

Il Salone Nautico a Genova dal 20 al 25 settembre ? Alla Fiera ?

"Oggi, 25 luglio 2016, ho visto e letto in TV e su internet la presentazione della prossima edizione del Salone Nautico, che ci sarà dal 20 al 25 settembre, direi in largo anticipo rispetto alle edizioni precedenti. Ascoltando e leggendo gli interventi mi sono soprattutto soffermato, non solo sul futuro del Salone Nautico, ma sulle tensioni, liti e diversità di vedute all'interno di UCINA, e di altre associazioni fra cui Confindustria. Vorrei solo capire quali sono i loro obiettivi, e che cosa ha influito su di loro la causa di questi contrasti, e le conseguenti divisioni. Grazie. Stefano Briata"

I principali produttori di imbarcazioni e aziende nautiche del nostro paese escono da Confindustria

I maggiori produttori italiani di yacht e megayacht -scrive theMediTelgraph - e alcune tra le principali aziende di produzioni industriali nautiche del nostro Paese (aderenti a Nautica Italiana), Apremare, Azimut|Benetti, Baglietto, Cantiere delle Marche, Cantieri di Sarnico, Colombo, Gruppo Ferretti, Maltese, Mase Generators, Mondomarine e cantieri di Pisa, Opem Sistemi, Perini, Picchiotti, Tecnopool, Viareggio Superyacht, Vismara Marine - annunciano la propria uscita da Confindustria.

Decisione motivata dalla ormai prolungata mancanza di attenzione, servizi e dedizione strategica al comparto nautico da parte di questa Confindustria, che si limita a svolgere una attività di supporto sindacale per le aziende a fronte di cospicui contributi.

Tale disattenzione si è addirittura manifestata in modo scandaloso, nella sostanza e nella forma, per la mancata implementazione di una federazione di scopo, più volte

annunciata, che avrebbe dovuto raccogliere tutti gli operatori del settore.

Per analoghe ragioni di immobilismo e di etica gli stessi produttori ed altre 60 primarie aziende erano usciti nel 2015 da Ucina, che in questi anni non ha saputo bilanciare correttamente le iniziative a supporto della piccola nautica e di quella di grandi dimensioni.

Ma forse sarà l'ultimo Salone Nautico a Genova alla Fiera per la difficoltà di trovare da parte degli azionisti (tutte istituzioni pubbliche) una risposta al destino di questo glorioso complesso , ed è probabile lo spezzettamento del Salone tra Milano, Toscana e Genova con le barche in darsena, se L'orsignori si degneranno di risolvere anche questo problema demaniale e di proprietà. (DL)

Riparazioni Navali: ma come è difficile lavorare in Italia !

Oltre a Genova Industrie Navali, i cantieri che potrebbero partecipare alla privatizzazione di Ente Bacini, sono Fincantieri, Amico & Co e G.M.G. General Montaggi Genovesi. Ma la presenza di Gin, adesso, rischia di essere messa fortemente a rischio, visto anche il recente ultimatum che proprio i vertici della holding hanno lanciato a politici e istituzioni genovesi, chiedendo una visione chiara, entro la fine dell'anno, per il futuro della cantieristica nel capoluogo ligure. «Le vasche di carenaggio - chiude Marco Bisagno, che è anche vice presidente di Confindustria Genova - necessitano di importanti lavori di ristrutturazione. Parliamo di un'area che ha bisogno di importanti investimenti: proprio per questo sarebbe bene tenere i piedi per terra, altrimenti la privatizzazione della società rischia di fare la stessa fine di quella dell'aeroporto». Attualmente Fincantieri utilizza spesso la terza vasca presente nell'area delle riparazioni genovesi, quella data solitamente a rotazione. Il bacino uno è invece usato con meno frequenza rispetto a tutti gli altri, le vasche quattro e cinque sono nelle mani di Mariotti e San Giorgio, mentre Amico & Co opera sulla due. Secondo lo schema del Blueprint firmato dal sen. Renzo Piano, dovrebbe essere realizzata anche una sesta vasca, per il momento c'è solo il progetto.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Storia dell'Italia marinara raccontata in prima persona da un ricercatore d'eccezione

Un tuffo a Procida, un'isola ancora da scoprire

di Tobia Costagliola

-
Dalle esperienze giovanili di pesca subacquea in apnea all'alimentazione a bordo delle navi a vela ai rapporti tra lo Zar e il Regno borbonico, Tobia Costagliola ci racconta le sue straordinarie ricerche nel passato della sua isola , tanti segreti ancora da scoprire nei bauli mai aperti delle case avite. Ed è storia , grande storia che spunta dagli archivi di Napoli e da un'isola ancora da scoprire.

Caro Decio, come ben sai, faccio parte di quella folta schiera di coloro che vivono lontano da questa splendida isola dopo essersene allontanati in gioventù per seguire “le vie del mare” che, spesso, sono di “non ritorno” o di “fugaci passaggi” dopo che, approdando in altri lidi, vi hanno messo nuove radici.

Nei miei passaggi per Procida, soprattutto durante le vacanze estive, il mio più grande divertimento era tuffarmi con maschera, pinne, borsa di rete e coltello da sub a cui aggiungevo, dopo il primo tuffo, un robusto sasso. La mia permanenza in mare consisteva nel girovagare sott’acqua, in apnea, fino a 4/5 ore per volta. Naturalmente ero sempre solo e senza barca e nuotavo lentamente per raggiungere tutti i punti della costa di Procida o di Vivara da me prescelti a seconda delle condizioni meteo e facendo ben attenzione a tenermi o, almeno, ad emergere sempre sotto costa. Ciò mi provocava grossi problemi con moglie e figlie che, giustamente, non hanno mai approvato questa mia “pericolosa“ abitudine. Non mi stancavo mai di quelle irripetibili esplorazioni sottomarine che mi estasiavano sempre ed instancabilmente. Salivo e scendevo come un matto e, oltre al godimento del silenzioso e variopinto scenario, in tutto relax, stavo dalle loro tane piccoli e grandi polpi che “raccolievo” soltanto con le mie mani

per riporle nella mia borsa di rete. Altra mia passione erano le innumerevoli “sommozzate” necessarie per staccare le ostriche dalla roccia. Non si trattava di ostriche normali, piatte, come siamo abituati a vederle oggi ma si trattava dello “Spondylus spondylus”, una meraviglia del creato che era rintracciabile a oltre 15 metri di profondità e non era mai chiaramente riconoscibile. Si presentava sulle pareti di roccia a picco come un grossa pietra ricoperta di vegetazione, mitili e altro campionario di flora e fauna marina. L’adocchiavo dall’alto e facevo la prima puntata. Arrivato vicino, prima ancora che toccassi la “pietra”, si notava chiaramente che questa faceva uno scatto. Era il segnale che era “lei”. Lo scatto era causato dalla valva superiore che si chiudeva dando all’ostrica il massimo della mimetizzazione e protezione. Fatta questa prima ricognizione, se avevo ancora fiato, cominciavo ad usare il coltellaccio come uno scalpello, non per aprire la valva, ma per staccare l’intera ostrica dalla roccia in cui la seconda valva era incastrata. Una “sommazzata” non bastava mai; lasciavo il coltello come segnale per poter individuare il sito nel tuffo seguente, e così continuavo fino a quando, battendo sul coltello con il sasso precedentemente selezionato, la “cosa deforme” non si staccava dalla roccia. Mentre risalivo, lentamente, non potevo fare a meno di cominciare a pulirla per poter ammirare l’ostrica in tutta la sua bellezza. La forma finale si delineava man mano che rimuovevo il materiale mimetizzante: immaginate un grosso mango, a volte molto tondeggianti, con decine di aculei calcarei che lo proteggevano. Il numero delle “sommazzate” dipendeva dalla grandezza della “pietra”, dalla natura della roccia e... dalla profondità; dovevo conservare il fiato per risalire. Nei bei tempi sono riuscito a “lavorare” anche tra 20 e 25 metri. Non voglio fare lo spaccone ma la profondità è stata misurata da qualche mio amico. Da solo non mi azzardavo a raggiungere grosse profondità ma, quando qualche amico, forse inviato da mia moglie, mi raggiungeva con la barca, sentivo di poter rischiare di più... Ora questo tipo di ostriche non esistono più. Sono completamente scomparse. Qualche cimelio è ancora conservato in un ripostiglio a Procida. Oggi, purtroppo, “non è più quel tempo e quell’età”...i tuffi in mare,” in specie, non li faccio più”...

I tuffi nella Storia

Gli unici i tuffi che riesco a fare a Procida, durante le mie sempre più sporadiche visite, sono quelli che io chiamo “i tuffi nella storia”. E ne ho tanti motivi. Innanzitutto sono assillato dal cruccio che, per quanto si parli tanto, oggi, di Procida e della sua storia marinara, le testimonianze scritte e ogni altro reperto ancora esistente, siano ben poca cosa rispetto a quanto i procidani avrebbero potuto conservare per essere trasmesso alle nuove generazioni. Ogni tanto c’è qualche entusiasta e volenteroso studioso che si

accinge a riscrivere quella storia o parte di essa ma, purtroppo, emergono sempre le stesse, troppo scarse notizie, presentate magari in “salse” sempre diverse. Dopo la prima apparenza di novità, non aggiungono nulla a quanto già scritto in precedenza. C’è una carenza di ricerca, quella vera, quella capillare che, per quanto mi riguarda, richiederebbe una mia seconda vita... Interi archivi, documenti conservati nelle famiglie, corrispondenze , manoscritti, progetti, documenti di compravendita, polizze di carico, copie dei “ brogliacci di bordo”, portolani scritti a mano con disegni a carboncino, si sono dissolti nel tempo, a causa della diffusa ignoranza e della scarsa sensibilità storica proprio di quei personaggi isolani ritenuti più evoluti e degni di considerazione. La distruzione dei ”reperti” è avvenuta, dicevo, anche grazie all'ignoranza di una "società matriarcale" che, tenendo sempre molto più a cuore le pulizie di casa (...) che la conservazione di importanti testimonianze “cartolarie”, ha sistematicamente distrutto una buona parte della storia dell'isola degli ultimi due/tre secoli.

Per esperienza diretta posso affermare che, mentre gli uomini navigavano, le donne, a casa, decidevano cosa conservare e cosa buttare. A me consta personalmente che si preferiva bruciare libri e carte per l'uso dei forni per il pane o per il riscaldamento e conservare, invece, galloni vuoti di rum o campionari infiniti di bottiglie come le Kemp Bottles (forse oggi apprezzabili come reperti archeologici).

Pensando a tutto ciò, quando sono a Procida, mi “tuffo” alla ricerca disperata di ogni documento dimenticato e di ogni memoria anche verbale (es. un ottantenne che ricorda i racconti del vecchio bisnonno vissuto in pieno '800...) La ricerca non è mai infruttuosa!

Spesso la ricerca ricomincia proprio dalla mia casa natia, che pur se ormai già setacciata da capo a fondo, ancora contiene qualche “reperto“ precedentemente sottovalutato e non considerato. E, infatti, questa volta, mio fratello Angelo mi ha mostrato alcune strane bottiglie, dal collo largo, alte circa 24 cm, che erano marcate, nella parte centrale con la seguente grossa incisione :

Le Kemp bottle / Kemp, Day & Co New York

Questi strani contenitori che potrebbero essere considerati per metà barattoli e per metà bottiglie, provenivano, insieme ad altre stoviglie e piatti vari, dai bastimenti posseduti dai nostri antenati tra il 1830 e 1915. Non erano in uso presso la marineria borbonica né presso quella italiana ma, qualche volta, venivano acquistate negli Stati Uniti, per curiosità o per uso in casi di emergenza o per fare dei regali “ pregiati” al

ritorno in patria. Le bottiglie furono largamente usate nella Marina Americana fino all'inizio della guerra di secessione quando incominciò a diffondersi su larga scala il cibo conservato in scatola di latta con banda stagnata. Ritengo molto interessante quanto abbiamo scoperto, mio fratello ed io, su queste bottiglie e sulla loro origine. Ecco alcuni cenni storici sulla loro origine che risale ai tempi di Napoleone Bonaparte. La dieta delle sue armate non poteva sempre basarsi sul frutto delle spoliazioni e dei saccheggi ed era costituita di alimenti per lo più conservati sotto sale e carente di vitamina C. Questa problematica fu avvertita soprattutto durante la campagna d'Egitto tra il 1798 e il 1801. Napoleone, pensando alle sue future "campagne" decise di trovare un rimedio per garantire una stabile ed efficace dieta "di base" per i suoi soldati. Con un bando, offrì una ricompensa di 12.000 franchi alla persona che sarebbe riuscita ad escogitare un metodo sicuro ed affidabile di conservazione degli alimenti.

Emerse il chimico francese Nicolas Appert che, dopo anni di esperimenti, aveva scoperto che il cibo poteva essere preservato e conservato in barattoli di vetro, sigillati con chiusura ermetica e poi bolliti in un calderone. Appert presentò la sua invenzione nel 1809 e vinse il premio, assegnato personalmente da Napoleone. Il processo di conservazione di Appert consisteva nel riempire quasi "a tappo", bottiglie di vetro con bocca di grandi dimensioni, con una varietà di commestibili, lasciando lo spazio in alto per il tappo di sughero. Utilizzando una morsa, i contenitori venivano ermeticamente chiusi col tappo di sughero. Poi la bottiglia era avvolta in tela e tenuta capovolta in acqua bollente per portarne "sottovuoto" il contenuto.

Il metodo si diffuse rapidamente anche oltre Atlantico. Nel 1835, Aaron Kemp di New York aveva già raggiunto un grande successo utilizzando il sistema Appert per la conservazione delle carni. I prodotti della Kemp si espansero anche ad Ovest fino a San Francisco. Nel 1862 Kemp si unì a George W. Day e la ditta Kemp, Day & Co. divenne rapidamente famosa per "l'imbottigliamento" e la conservazione di carne, pollame, selvaggina, pesce, frutta, verdura, sottaceti, ecc. fin quando non incominciò a diffondersi l'uso delle lattine di banda stagnata. Ho scoperto successivamente che, in realtà, Nicola Appert non era stato il primo ad inventare il citato sistema di conservazione. Prima di lui l'Abate italiano Lazzaro Spallanzani aveva già avuto le due intuizioni fondamentali, il riscaldamento in acqua bollente e la chiusura ermetica del contenitore in fase di bollitura. L'Abate aveva però tenuto per sé la sua scoperta senza darne nessuna diffusione. Solo molti anni dopo ne sono stati rintracciati tutti i dettagli in uno dei suoi famosi "Opuscoli".

Le uova, loro qualità e conservazione sui velieri

La scoperta dianzi descritta ci ha riportato alla mente i racconti di nonne e nonni quando il “bastimento” partiva da Procida e veniva approvvigionato con “prodotti” casalinghi tipo uova, limoni, aglio, peperoncini, sottaceti, fichi secchi e quant’altro. I fichi secchi erano passati nel forno, schiacciati, infilzati in stecche di bamboo e ben avvolti in foglie di alloro che impedivano la formazione dei vermi. Il tutto era contenuto in “coffe” di vimini con coperchio di legno. Un accenno particolare meritano le uova. Venivano conservate nella calce: l’operazione era molto delicata e richiedeva grande prudenza ed attenzione. Venivano utilizzati dei barili in cui si mescolavano pietre di calce viva ed acqua fresca. Le proporzioni erano di circa 25/30 % di calce e 65/70 % di acqua. Il contenuto del barile andava subito in ebollizione e bisognava attendere che si raffreddasse e che diventasse di natura “cremosa”. Dopo circa 24 ore cominciava la “deposizione” delle uova che andavano sistemate con cura nella crema di calce, raggiungendo il numero di almeno 400/500 unità per barile. Con questo sistema le uova si conservavano sane e commestibili per 6/ 7 mesi.

Un nostro prozio ci raccontò che, nel lontano 1900, all’età di 10 anni, fu portato dalla mamma a Genova dove era arrivato, dopo circa un anno di navigazione, il papà, comandante di un brigantino di circa 1.000 tsn.

Lo zio ci raccontò con dovizia di particolari tutto quanto ricordava del bastimento, le operazioni di scarica, l’imbarco delle provviste, la mensa... Non poteva dimenticare la grande tavola imbandita, per gli ufficiali e i loro familiari . Sapete quale era il piatto che più lo colpì? Un grande vassoio di metallo contenente uno stoccafisso intero, bollito e circondato da peperoni procidani sottaceto (le cosiddette “papaccelle”)... Oggi sembrerebbe alquanto strano che su una nave , appena arrivata in porto, si servisse a tavola uno stoccafisso, cibo da alto mare e non del pesce fresco. Ma allora era così. Anzi quello stoccafisso, anche in porto, era molto apprezzato “come cosa rara e prelibata” . Ma il racconto non finisce qui. Lo zio ci raccontò che durante il pranzo si sentirono delle urla accompagnate da epiteti tutt’altro che poetici. Era il cuoco che redarguiva un mozzo che aveva” bruciato” 500 uova. Poco esperto o comunque, male istruito, quel povero disgraziato aveva depositato le uova fresche nel solito barile dove la calce era ancora bollente. Il primo segnale che aveva insospettito il cuoco furono le ceste vuote delle uova ed il barile fumante...

Ancora un dettaglio sulle uova raccontato da una trisavola che morì lucidissima , nel 1948, all’età di 100 anni. Era stata direttrice ed amministratrice prima della piccola azienda armatoriale e poi del locale ospedale/ospizio Albano-Francescano di Procida. Donna energica ed evoluta, non sposata, che quando i fratelli erano in giro per il mondo sui loro bastimenti, come suol dirsi, “indossava i pantaloni”... In punto di morte, mentre si spegneva lentamente, chiese di fumare una sigaretta... Questa prozia soprintendeva anche ai rifornimenti di quei bastimenti che, riapprodati a Procida, dopo lunghe assenze, talvolta anche di anni, dopo aver eseguito tutti i necessari lavori,

si approntavano ad affrontare nuove “campagne”. Mostrava una intransigenza particolare per la fornitura delle uova : una buona parte proveniva dall'allevamento di famiglia da lei personalmente controllato ma per l'altra parte, pretendeva, pena severe “sanzioni”, che le uova fornite da terzi provenissero da galline allevate senza “gallo”. Bisognava evitare le uova fecondate perché contenevano il ” germe” da cui ha origine il pulcino che , decomponendosi, avrebbe favorito il deterioramento dell'uovo. Cosa d'altri tempi!...

La marineria italiana del 1900

A questo punto si potrebbe continuare con una lunga e colorita dissertazione sul vitto a bordo dei bastimenti a vela ma non mi sembra il momento opportuno. Poi ne ripareremo, ma una considerazione va fatta. Siamo nel 1900; come mai con tante navi a vapore, alcune già dotate anche di frigorifero, c'erano ancora tanti bastimenti a vela in circolazione ? Come mai i sistemi di gestione, di approvvigionamento, conservazione dei cibi era immutato rispetto al secolo precedente? Come mai nulla era ancora cambiato? La risposta è nella storia dell'Italia postunitaria (vedasi per esempio. “ 100 anni per mare” di Pier Paolo Preti, Confitarma) dove la marineria privata venne trascurata colpevolmente dai vari governi nonostante le innumerevoli sollecitazioni che pervenivano a Roma dal mondo armatoriale. Mentre le navi a vapore proliferavano in tutte le altre nazioni come Gran Bretagna, Francia , Germania, ecc, gli armatori italiani continuavano a discutere sulla convenienza economica del passaggio dalla vela al vapore. In realtà, la navigazione a vapore richiedeva agli armatori ingenti capitali, nuove capacità tecniche (termodinamica, meccanica,ecc...) e l'acquisizione di una cultura di gestione imprenditoriale adeguata all'accresciuta dimensione dei traffici.

A partire del 1885 (e poi nel 1896 e 1901), in un quadro di protezionismo dell'industria siderurgica nazionale e forti processi di concentrazione industriale, il parlamento varò provvedimenti periodici di sostegno alla cantieristica nazionale basati sui compensi di costruzione (anche per la realizzazione di scafi in legno) e sui premi di navigazione. Di fatto, l'auspicata trasformazione dell'industria cantieristica nazionale tardò a venire, in quanto i piccoli armatori italiani, a corto di capitali, preferirono acquistare navi usate all'estero, e nell'ambito delle nuove costruzioni nazionali, continuarono a lungo a ordinare navi a vela piuttosto che moderni piroscafi a vapore.

Naturalmente non si trattava di un problema della sola marineria procidana ma riguardava tutte le marinierie del nuovo stato italiano. In pratica, la navigazione a vapore fu incentivata ed utilizzata in Italia prevalentemente dalle compagnie di Stato e da pochi privilegiati e facoltosi gruppi privati. Basta considerare che, nel 1900, la bandiera italiana disponeva di 1,1 milioni di tsl di cui il 60% circa a vela. A titolo di confronto, la maggiore flotta al mondo dell'epoca era di gran lunga quella del Regno

Unito, che disponeva di 14,5 milioni di tsl di cui solo il 10% a vela. La gloriosa marineria velica italiana, inclusa quella procidana, scomparve del tutto con la 1a guerra mondiale. Il resto è storia dei giorni nostri.

Il baule che non veniva mai aperto

Nel mio frenetico giro di ricerca a Procida ho incontrato il mio vecchio amico l'ing. Pasquale Parascandola, discendente da una antica famiglia di armatori e capitani che, per tanti anni, mi aveva sempre promesso di aprire un vecchio baule ereditato da uno zio, famoso scienziato, contenente interessanti documenti. Era la volta buona!

Abbiamo aperto il baule!

Ho rintracciato una convenzione di arruolamento per l'equipaggio di un brigantino procidano di 459 tsn siglato presso la Capitaneria del Porto di Procida nel 1878. L'equipaggio era composto da 14 persone (la tabella minima era di 10 persone). A fianco del nome, data di nascita numero matricola e grado, era riportata la paga di ogni persona tranne quella del Comandante che era contrassegnata da una sigla illeggibile. Paga dello Scrivano Lire 100, Nostromo Lire 90, Carpentiere Lire 90, Marò da lire 60 a lire 72, Mozzo lire 60. Acconto mensile da prelevare a bordo: Lire 20 per tutti e lire 10 per il mozzo. Il resto veniva mensilmente inviato alle famiglie direttamente dall'armatore. Tutte le firme erano costituite da segno di croce di lato al nome, fatta eccezione per le firme autografe del comandante, dello scrivano, dei testimoni e degli altri funzionari. La stipula era avvenuta in Capitaneria alla presenza del funzionario, di uno o più delegati dell'armatore e di tre testimoni. Per i minori era stata prodotto e registrato "Il debito consenso del Consiglio di tutela". La convenzione era per 18 mesi e il bastimento, rientrato da un viaggio transatlantico, era diretto a Licata per caricare zolfo destinato negli Stati Uniti.

Da un appunto del comandante risulta che il nolo era di 12,5 scellini per tonnellata metrica se il porto di discarica era Pensacola; 14 scellini se Savannah e 15 scellini se Charleston.

Il mistero dei Cavalli di Bronzo dello Zar Nicola I

Nel baule c'era di tutto: appunti, foto, libri, lettere, ricordi ecc.ecc. Riordinando ed interpretando vari fogli sparsi contenenti appunti talvolta incomprensibili, abbiamo ricostruito alcuni dettagli di un evento storico da molti dimenticato ma la cui testimonianza è ancora ben visibile nella zona prospiciente Castelnuovo presso il Palazzo Reale di Napoli. Si tratta dei "Cavalli di bronzo" donati dallo Zar Nicola I, nel 1846, al Re Ferdinando II delle Due Sicilie. Si tratta di due sculture monumentali raffiguranti due palafrenieri nell'atto di domare due giganteschi cavalli erti sulle

zampe posteriori. Furono creati, insieme ad altri quattro gruppi, dallo scultore russo Pjotr Klodt Von Jurgensburg ancora oggi visibili a San Pietroburgo sul ponte Anichov sulla Neva. Nel mese di ottobre del 1845 lo Zar Nicola I di Russia arrivò in visita in Italia con un numeroso seguito per condurre la zarina Alessandra Feodorwna (Carlotta di Prussia) in Sicilia per un periodo di vacanza. La Zarina era di salute molto cagionevole e lo Zar sperava che l'aria della Sicilia potesse dare alla consorte quei giovamenti che certamente il clima di San Pietroburgo non poteva darle.

Secondo le cronache del tempo la famiglia imperiale giunse a Palermo da Genova il 23 ottobre a bordo di due grossi piroscafi: il Kamschtha di 650 cavalli e la Bessarabia di 350 cavalli. Lo Zar rimase 40 giorni mentre la Zarina, migliorando a vista d'occhio, decise di intrattenersi fino alla primavera successiva. Durante il soggiorno dello Zar, la coppia fece anche visita ai reali di Napoli Ferdinando II e Maria Teresa d'Austria. La Zarina, in riconoscenza della meravigliosa ospitalità ricevuta a Palermo, lasciò in suo ricordo una quercia che volle piantare essa stessa ponendovi una targa commemorativa. Allo stesso tempo, lo Zar, felice per la guarigione della moglie e grato ai sovrani napoletani per la loro ospitalità, volle regalare alla città di Napoli, come simbolo di amicizia con Pietroburgo, due giganteschi cavalli di bronzo, già pronti per adornare il ponte Anichov sulla Neva. I due maestosi gruppi equestri furono imbarcati nella base della marina russa di Konstrad (S.Pietroburgo) sul piroscafo ABO della Marina Imperiale Russa e giunsero a Napoli il 6 dicembre del 1846 . Quanto sopra descritto è quanto si evince dalle cronache dell'epoca, da vari scritti e reiterato anche in occasione del restauro eseguito nel 2002. Con nostra grande sorpresa ci siamo resi conto che, dalla documentazione contenuta nel baule, emergeva una storia del trasporto da San Pietroburgo a Napoli del tutto diversa da quella sopra riportata.

Nel manoscritto rinvenuto si citavano due enormi cassoni la cui base era 6 m x 3 e alti circa 6 metri, nel cui interno erano sistemati i due citati gruppi scultorei. Si accenna anche ad un lungo misterioso viaggio affrontato dai due cassoni per giungere da San Pietroburgo a Odessa e, successivamente da Odessa a Napoli. Furono imbarcati su due grossi battelli militari e, scortati via terra da soldati dello Zar, percorsero la vecchia "via commerciale degli Zar" che collegava il Mar Baltico al Mar Nero (più di 2000 km di navigazione sul fiume Neva e sul fiume Dnepr, transitando per Kiev, fino ad Odessa. Dagli appunti decifrati risulta che la durata di questa prima fase del trasporto sia stata di circa un mese.

Una grossa perplessità è sorta sulla veridicità della seconda fase del trasporto via mare. Non riuscivamo a capire come mai, nonostante le potenti navi a vapore già in uso nella marina dello Zar, l'imbarco ed il trasporto fossero avvenuti tramite un bastimento procidano dell' armatore Antonio Parascandola, una "polacca" di circa 500 Tsn di cui, purtroppo, non è stato possibile individuare il nome. Tra l'altro, ad aumentare la confusione, ha contribuito la lettura, in una delle innumerevoli

narrazioni esistenti, che i cavalli di Bronzo erano stati trasportati a Napoli da una nave militare russa. Ma, in quegli anni, la Convenzione di Londra sugli Stretti conclusa nel 1841 tra Russia, Gran Bretagna, Francia, Austria e Prussia non consentiva alla Russia l'accesso al Mediterraneo dal Mar Nero. Dunque se la notizia fosse stata veritiera, quella nave russa poteva provenire solo da San Pietroburgo. Noi, però, avevamo rintracciato non solo i dettagli del trasporto fluviale ma anche ulteriori dettagli dell'imbarco a Odessa che fu coordinato dal Cap. Antonio Parascandola, comandante e armatore molto noto nel porto di Odessa per i frequenti approdi dei suoi bastimenti.

Le dimensioni dei due cassoni erano tali da non poter entrare nelle boccaporte della stiva. Fu rapidamente deciso di tagliare il ponte di coperta per rendere possibile uno stivaggio perfetto. Il lavoro fu eseguito dal carpentiere e dai marinai del bastimento napoletano, aiutati dal carpentiere di un altro bastimento dello stesso armatore presente in porto. Dopo l'imbarco, la coperta e le boccaporte furono ripristinate e sistemate a regola d'arte. Gli Agenti marittimi avevano ricevuto categoriche istruzioni dai funzionari dello Zar di fornire tutto il legname necessario. L'intera operazione durò sei giorni, sotto gli occhi esterrefatti e curiosi delle autorità e degli agenti e, nella seconda metà di novembre, il bastimento salpò con a bordo i preziosi cavalli dello Zar la cui sorte era ora affidata soltanto al suo capitano ed all'equipaggio. Il viaggio si svolse perfettamente, salvo un po' di sofferenza per superare l'isola di Candia. Il bastimento giunse a Napoli nella prima decade di dicembre dopo aver percorso circa 1350 miglia.

Ma che storia è mai questa? Abbiamo cercato di trovare una risposta plausibile e di trovare la soluzione di questo mistero. La prima considerazione è stata l'affidabilità delle fonti. Non abbiamo avuto alcun dubbio sul trasporto sulla nave Abo così come documentato. Restavano quindi dei dubbi sull'altra fonte, cioè il contenuto del baule. Il documento "incriminato" erano dei fogli manoscritti dal Prof. Antonio Parascandola nipote del Cap. Parascandola. Anche questa era una fonte degna del massimo rispetto e credibilità. Il prof Parascandola, nato a Procida nel 1902," fu insigne studioso di Mineralogia, Geologia e Vulcanologia. Le sue ricerche e la sua attività didattica si svolsero nell'Istituto di Mineralogia della Facoltà di Scienze e nell'Istituto di Mineralogia e Geologia della Facoltà di Agraria dell'Università di Napoli. La sua produzione scientifica è rappresentata da circa 60 lavori pubblicati, più un gran numero di lavori incompiuti, riguardanti il Vesuvio e i Campi Flegrei. Grande attenzione fu da lui dedicata allo studio del bradisismo puteolano" (ricordo del prof. riportato dal Centro Musei delle Scienze Naturale e Fisiche). Nel 1990 è stato dedicato al Prof. Antonio Parascandola il Museo mineralogico di Portici.

Il professore riportava nei suoi appunti quanto raccontato a viva voce dal nonno e dal papà e dai numerosi zii (nella sala del mio amico Pasquale un gigantesco dipinto

rappresenta tutta la famiglia ripresa nel 1866 : Cap. Antonio Parascandola con moglie e 6 dei dieci figli). È impossibile pensare che un tale personaggio, sempre distintosi per il rigore scientifico delle sue ricerche e per la sua scrupolosa metodologia, abbia potuto scrivere fatti mai accaduti o eventi di dubbia credibilità. Dopo lunghe e varie divagazioni e considerazioni siamo giunti alla conclusione che le storie erano entrambi vere. Come è possibile? Abbiamo rilevato che, in realtà, non esisteva alcuna evidenza che qualcuno avesse mai guardato il contenuto di quei due cassoni che ormai possiamo definire “misteriosi cassoni”. Dai documenti risulta solo che il contenuto ufficiale erano i cavalli di bronzo. Probabilmente soltanto il cap. Parascandola ne conosceva il vero contenuto. Si trattava comunque di materiale riservato proveniente dallo Zar di tutte le Russie da consegnare al Re di Napoli di cui quel capitano procidano aveva avuto il privilegio del trasporto e della consegna. Ci siamo comunque proposti che avremmo continuato le ricerche per ottenere tutti i dettagli mancanti o poco chiari di questa misteriosa e alquanto strana vicenda. Ho lasciato Procida con queste notizie e spero che l'amico Pasquale non faccia passare altri 30 anni per completare la ricognizione del contenuto del baule.

Purtroppo le ricostruzioni di eventi storici, rilevanti o non, richiedono minuziose ricerche e accertamenti, spesso si trovano notizie contraddittorie. E' un lavoro lungo, duro, che richiede tanta pazienza e tanta tenacia per una adeguata e diplomatica... insistenza tanto necessaria per far “sbottonare” le persone, ma un lavoro pur sempre affascinante.

A puro titolo di cronaca devo dire che, prima di partire da Procida, sempre stimolato dal mio fervore di ricerca, ho visitato altri amici ottenendo le solite promesse, ho visionato altri documenti, ho preso qualche dettaglio e foto degli ex voto presenti in alcune chiese e poi, dulcis in fundo, ho fatto una puntata all'Archivio di Stato di Napoli. Ma ho fatto tutto troppo in fretta con conseguente stress... di cui sconto tutt'ora le conseguenze... A questo punto, purtroppo, il mio ambizioso progetto di studio e ricerca sulla Marineria Procidana procede sempre più in salita. Spero, comunque di poter svelare un giorno il segreto di quei cassoni. Chissa? Potremmo scoprire che i cavalli di bronzo furono veramente trasportati dal cap.Parascandola e non dalla nave di Sua Maestà Imperiale lo Zar di tutte le Russie.

Concludo accennando che ho rinvenuto , grazie a tanti amici, ulteriori piccoli tasselli da inserire in quello che ritengo l'immenso mosaico della storia marinara procidana. Per rispetto di chi mi legge, ne rimando ad altra occasione la descrizione.

Tobia Costagliola

luglio 2016

I NAVIGATORI DELLA STORIA

Ahmad ibn Majid Navigatore e cartografo arabo

Nato nel 1421 a Julphar, conosciuta ai tempi nostri come Ras Al Khaimah, crebbe in una famosa famiglia di navigatori. All'età di 17 anni conosceva già l'arte del navigare. Divenne talmente famoso tanto da essere considerato come il primo navigatore arabo. Divenne famoso in occidente come il navigatore che aiutò Vasco de Gama a trovare la rotta dall' Africa all' India e fu l'autore di circa quaranta tra poemi e prose. Fu anche conosciuto come “ Leone dei mari” e scrisse pure numerose pubblicazioni di scienza della marineria e di navigazione, che furono di aiuto ai navigatori del Golfo Persico per raggiungere le coste dell' India, dell' Africa orientale e destinazioni viciniori. Tra le sue molte opere di oceanografia lo scritto “ Vantaggi dei Principi della Marineria “ è considerato uno dei migliori. Egli scrisse pure “ Libro delle lezioni fondanti sul Mare e sulla Navigazione”. Trattasi di una enciclopedia che descrive la storia ed i principii basilici della navigazione, le fasi lunari, le linee dei paralleli, la differenza tra la navigazione costiera e quella oceanica, i porti dall' Africa Orientale all' Indonesia, la posizione delle stelle, i particolari sui monsoni ed altri venti stagionali, i tifoni ed altri argomenti sulla navigazione commerciale. Nello scrivere questa opera egli trasse informazioni dalla propria esperienza, e da quella di suo padre pure lui ottimo navigatore e dalle tradizioni di generazioni di marinai dell'Oceano Indiano. Bin Majid divenne molto famoso e venne amabilmente chiamato “ The shooting star “ (Meteorite diventata incandescente per frizione entrando nell'atmosfera terrestre) per la sua mancanza di paura e per la sua esperienza come esploratore nell'arte della navigazione.

Alla metà del quindicesimo secolo Ahmad ibn Majid si prodigò per aiutare il navigatore portoghese Vasco de Gama a completare la rotta via mare tra l'Europa e l' India usando le carte di navigazione arabe sin'allora sconosciute ai navigatori europei. Mentre questa storia lo rende famoso in occidente, l'esistenza di questo fatto viene storicamente contesa tra gli storici di G.R.Tibbest e lo storico ottomano Qut al Din circa 50 anni dopo la morte di Ahmad in Majid. Tibbest asserisce che, per quanto concerne l'aiuto dato dal navigatore arabo a Vasco de Gama, ciò è falso in quanto Majid era ubriaco quando consigliò a Vasco de Gama la rotta da seguire. Esiste un certo dibattito tra gli storici e le loro fonti in quanto si pensa che non vi siano notizie certe riportate sul libro e sui documenti di bordo di Vasco de Gama, ma la fama acquisita dal navigatore portoghese accrebbe la sua popolarità nel mondo occidentale convalidando anche fatti non certi. Resta comunque una certa discordanza tra gli storici e le loro fonti in merito a questi fatti.

Ricordandolo come “ Il leone del Mare “ la vera eredità di Majid fu l'importanza della sua letteratura sulla navigazione che egli lasciò ai posteri. L' arte di navigare degli Arabi fu un esempio durante l'arco di vita di Majid quando sia gli Ottomani che gli Europei avevano conoscenze geografiche limitate nell'Oceano Indiano. Questo periodo di conoscenze nautiche dovute a Majid, unito alle opere letterarie dello stesso, rappresentò la sua vera eredità. Due dei suoi famosi manoscritti sono ora custoditi nella Libreria Nazionale a Parigi. Non v'è una data certa della sua morte, si suppone nel 1500.

(ricerche e traduzione dall' inglese di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Michel Seigneur de Montaigne (n. 2)

da "Essais" pubblicati nel 1580.

DONNE

"le donne hanno certamente ragione quando respingono le norme di vita fatte proprie dal mondo: tanto più che sono stati gli uomini ad averle stabilite senza neanche consultarle..."

MANIPOLAZIONE DELLE COSCIENZE

"Mi è occorso di osservare cose straordinarie a proposito della stupefacente ed eccessiva facilità dei popoli, ai giorni nostri, a farsi ingannare e a lasciar manipolare la propria fede e le proprie speranze nel senso che piaceva ed era utile ai loro capi, nonostante che questi avessero commesso un'incommensurabile quantità di errori."

F I N E