

04 DL NEWS VOL XV 2021

DL NEWS

3 marzo 2021

NEWSLETTER DI CUTURA DI TERRA E DI MARE

(sul sito in allestimento www.deciolucano.it alla voce Archivio ci sono tutte le newsletter dal 2019.)

LE NAVI DELLA TIRRENIA

Un secolo di storia e arte

La società Tirrenia chiude la sede di Napoli, è ufficiale, ma si chiude anche quasi un secolo di vita di uomini e navi.

Bruno Balsamo , capitano e già dirigente della società ha scritto e curato la stampa di un volume di quasi 700 pagine edito da Con-Fine edizioni di Arte & Cultura dal titolo “ Le navi della Tirrenia” , un secolo di storia e arte , un omaggio alle navi dalla loro nascita con la meticolosità e l’amore di un costruttore padre nel loro percorso commerciale e con il contributo dell’ing. Admeto Verde per i piani generali delle navi in questo percorso di navi storiche , avanzate e all’avamnguardia.

La Tirrenia , società anonima di navigazione ,fu fondata a Napoli nel 1936 nell’ambito del gruppo Finmare , società cosiddette di Preminente interesse nazionale , Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Compagnia taliana Transatlantica, Florio, Adria di Fiume e Sarda di Navigazione. Nel 1938 aveva 55 navi, molte unità svolgevano servizio postale.

La Tirrenia venne adibita ai collegamenti tra le Isole e il continente, il Nord Africa e il Nord Europa. Chi non ha mai viaggiato , visto nei porti principali queste unità eleganti dallo scafo bianco alzi la mano. Ma coi tempi che cambiano, le sovvenzioni che, in ottemperanza a disposizioni UE devono

correre su rotte finanziarie sempre meno aperte, nel 2012 , la società Tirrenia venne , ultima del gruppo Finmare, (collegamenti con le sole minori per la cronaca diventano regionali) privatizzata e acquisita dal Gruppo Onorato Armatori. Le premesse al volume sooo di Massimo Mura ,Pietro Manunta rispettivamente AD e Presidente di Tirrenia e una toccante pagine dell'ing. Admeto Verde che ha dato il suo contributo all'opera dal lato tecnico.

L'autore è prima di tutto un gentiluomo , nato a Sorrento nel 1934, si diploma all'istituto Nautico di Piano ed entra data la sua particolare predisposizione nel cantiere di Castellamare di Stabia, finché grazie alla sua bravura viene assunto alla Trrenia all'Ufficio Tecnico, una carriera che tra imbarchi come ufficiale di macchina e periodi nel grande stabilimento lo farà conoscere e lo porterà a livello manageriale.

Balsamo nel corso della sua carriera coltiva i suoi hobby che diventano altrettanto importanti, la pittura soprattutto di immagini di navi mercantili , di raffigurazioni sacre, del paesaggio ,scrive per vari giornali e diventa pubblicista.

Si cimenta con la narrativa , pubbòica diversi libri storici di carattere religioso e di famiglie del territorio come gli Aponte.

Partecipa alla Associazione Mutuo Soccorso di Meta alla Casina dei Capitani dando lustro a questa benemerita associazione che collabora alla rivista TTM. Il capitano Bruno Balsamo è una illustre testimonianza della categoria dei capitani scrittori , professionisti che sanno scrivere non solo ricordi, traendo dalla natura della professoone gli elementi per confermare quello che Vittorio G. Rossi scriveva e cioè: *solo chi conosce la vita di mare, può scrivere di mare* “.

DL

Riviste :

TTM , 52 anni,la rivista delle tecnologia avanzate, dei progetti e della cultura dello shipping, gennaio-febbraio 2021 , coordinata da Angelo Marletta.

Bacherontius, svavillante rivista ultra cinquantenaria fondata e diretta da Marco Delpino, che proietta cultura e autori in Italia anche a salvaguardia dell'ambiente.

Rivista Marittima, importante e antica rivista della Marina Militare italiana che si occupa di geopolitica, di armi navali nel mondo, di storia della marineria.

ProcidaOggi, il giornale dell'isola assurta a capitale della cultura europea, cronaca vivace , polemica e politica.

Il Dalmata,, il nostro amico Romano Cramer ci segnala che l'antica testata Il Dalmata , che si pubblicava a Zara italiana , ha ripreso le pubblicazioni.

CSTN , il porto della cultura, rivista on-line , marzo 2021, edita a Napoli dalla Lega Navale , si presenta graficamente e degnamente con immagini e contributi di collaboratori di alto livello tra cui Annamaria Lilla Mariotti.

La Riviera Ligure ,quadrimestrale della Fondazione Mario Novaro, gennaio agosto 2020, storica testata, in questo numero rievoca Vico Faggi. *Www.fondazioneNovaro.it*

News da commentare...

Il Consiglio di Stato conferma : non servono gare pubbliche per assegnare concessioni demaniali marittime.

Diga porto di Genova e Torre Piloti: soldi e progetti ancora in discussione.

MSC ordina sei portacontainer in Cina da 24 mila teu.

Fincantieri : due sommergibili di nuova generazione ordinati a Castellamare di Stabia per la Marina Militare italiana.

Camogli, bare e Teatro Sociale . Il cimitero a picco sul mare è franato in una parte consistente nonostante i lavori in corso che il sindaco geologo assicura di aver seguito costantemente; 200 e più feretri navigano verso il ponente . Mentre il teatro Sociale appena restaurato frana per un costo di oltre 400.000.

MIT, Ministero della Infrastrutture e Trasporti cambia nome in Ministero della Infrastrutture e della Mobilità sostenibile (monopattini, biciclette , pattini e tricicli...).

o*o*o*o*o*o*o*o*o

ATTUALITA' E ANALISI

di Tobia Costagliola

Il continuo endemico linguaggio della parola e delle immagini. Sotto esame i mass media e il loro ruolo di mediatori corretti

La persuasione ingannevole e l'omologazione degli esseri umani nel "nuovo mondo" creato da pochi a spese di tutti.

Nelle alterne vicende di questo nostro mondo, tra problemi ambientali, economici e sociali, diseguaglianze, ricchezze sempre più concentrate in poche mani, mentre la pandemia che impazza, ormai da un anno, ha rivelato quanto sia effimera la nostra presunzione di onnipotenza, c'è una attività umana che è in costante progresso fin dalla notte dei tempi: la comunicazione. Una attività che, alimentata dal progresso delle scienze e delle tecnologie, non conosce tregua e sopravvive a tutti i nostri effimeri successi e a tutte le nostre disgrazie. Grazie alla globalizzazione e a Internet, da qualsiasi angolo del pianeta è possibile accedere alle stesse notizie, agli stessi film, alla stessa musica e agli stessi programmi televisivi. Non c'è bisogno di alcuna profonda intuizione per affermare che la comunicazione, in qualunque modalità si manifesti, è la forza motrice, nel bene e nel male, di tutti i pensieri e le azioni di ciascun individuo e di ogni collettività. Le modalità con cui oggi viene attuata la comunicazione, con l'utilizzo dei sistemi più avanzati, TV, internet, l'universo multimediale, ecc. consentono, in tempo reale, una diffusa penetrazione a livello globale anche nei paesi (es. Cina) dove soprattutto l'informazione viene filtrata, impedita o manipolata ad uso e consumo del Partito (quale ? ce n'è uno solo). Proprio la Cina può rappresentare il massimo e più significativo esempio di come la comunicazione possa influire sulla formazione delle personalità, delle coscienze e sulla totale antropologia di un paese. La situazione della Cina sembra abbastanza significativa nonostante il continuo insorgere di un dissenso sistematicamente soffocato. In definitiva, sarebbe un eufemismo dichiarare che la comunicazione adottata in Cina è un danno o meglio la morte della democrazia.

Su queste basi, potrebbero essere ben soddisfatti tutti coloro che, vivendo in paesi come il nostro, “credono” di godere della massima libertà di esprimersi, di agire a proprio piacimento e andar fieri delle proprie idee e delle proprie capacità di discernimento, di critica o dissenso e, quando necessario, scendere in piazza per far valere i propri diritti : è la democrazia!

Tuttavia, le modalità “libertarie” con cui si svolge la vita dei paesi cosiddetti “democratici” come il nostro, possono condurre a situazioni paradossali in cui “l’abuso” della democrazia potrebbe metterne a rischio la sua stessa esistenza (!)

La sottile penetrazione di innocenti impulsi con effetti inimmaginabili influenzati dalla comunicazione

Ma quanti di noi sono in grado di realizzare che le nostre conoscenze, le nostre certezze, i nostri comportamenti e le nostre scelte sono, troppo spesso o quasi sempre, influenzate dalla “comunicazione”? Siamo quotidianamente destinatari di una comunicazione fatta di parole e soprattutto di immagini che generano, dall’esterno, dei subdoli impulsi la cui penetrazione non è mai adeguatamente “filtrata” dal nostro intelletto che li “assimila” con la complicità di una intima presunzione che ci fa credere di riconoscere ogni messaggio “ingannevole”.

E’ umano pensare che nessuno potrebbe farci mai cambiare idee, convinzioni e preferenze e che, forti di questa consapevolezza, dubitiamo di ogni verità che ci viene “propinata” sfoderando una presunta incorreggibile diffidenza. E , forti di questo convincimento, ci illudiamo di essere, ognuno, unico ed impermeabile di fronte ad ogni comunicazione pubblicitaria e a certa propaganda politica.

Tutto ciò, mentre segniamo a dito tutto il resto del mondo che si fa “ingannare” da “fake news”, pubblicità ingannevole, mistificazioni di ogni genere. Anzi , alcuni che si ritengono più furbi e più saggi, invogliati dall’ampia scelta di canali comunicativi di ogni genere, per non essere infastiditi da strane idee, selezionano le fonti (lettura e video) più vicine al proprio modo di pensare e finiscono col vivere isolati in un mondo fatto su loro misura, evitando di confrontarsi con altre idee e altre priorità, svilendo gradualmente le proprie capacità di discernimento insite in ogni essere umano. Questi personaggi, potremmo dividerli in due categorie : la prima è quella di una minoranza che vive in stato di privilegio traendo ogni beneficio dai disastri del mondo che li circonda. La seconda, di maggiore consistenza, è costituita da personaggi o intere comunità socio-politiche che, ritenendosi unici custodi della verità combattono per le loro idee o, smarcandosi dal resto del mondo, attendono il momento della loro “riscossa”. Ma si tratta di una mera illusione perché, nei fatti, subiamo la “comunicazione” senza alcuna consapevolezza interiore. Ben pochi sono gli “eletti” che riescono a restarne “fuori”: vengono “scherniti”, bistrattati e considerati semplicemente....”fuori”...

La funzione audio-visiva globale istantanea

Oggi , pur persistendo la presenza della “parola stampata” (libri e giornali) la comunicazione audio-visiva ha una funzione ed una diffusione globale istantanea. Nei secoli scorsi, la parola stampata aveva effetti meno dirompenti e più lenti; agiva sulle singole persone, in tempi diversi, con assimilazione variabile in funzione delle caratteristiche dei vari soggetti. Oggi, dopo il passaggio graduale dal telegrafo, alla radio, alla telefonia, alla televisione e ad internet, la comunicazione

avviene attraverso i cosiddetti “mass media” o “media di massa” che, con la loro struttura comunicativa , ci inviano, continuamente, immagini e messaggi che dovrebbero riflettere la realtà del mondo in cui viviamo. E noi percepiamo questa realtà , a livello globale e in tempo reale.

Quanto siamo sicuri che l’immagine del mondo che ci descrivono sia veritiera?

Ma siamo sicuri che questa rappresentazione del mondo con i forti effetti che produce sia del tutto veritiera? E siamo sicuri che tutti temi che ci vengono propinati siano veramente quelli più importanti per noi in quel momento? Chi lo stabilisce? Da qui si evince l’importanza dei mass media che, già dai tempi della carta stampata, venivano individuati come “quarto potere”. Un potere immenso e universale in grado di influenzare e modificare profondamente la nostra percezione della realtà, della nostra cultura , le nostre capacità decisionali e le nostre idee. Basta vedere gli effetti prodotti nella “massa” specialmente dalla comunicazione di natura politica e pubblicitaria (e anche finanziaria...).

Si fa presto a dire che, laddove esista un a società democratica, dovrebbero operare mezzi di informazione pluralista e indipendente dagli altri poteri, che rispecchia gli interessi e le opinioni dei cittadini. Intanto, si ha, sempre più, la diffusa sensazione che i mass media non riflettono la realtà, ma piuttosto la filtrano e la modellano. Chi non ha mai avuto , almeno una volta, il sospetto che la loro attenzione è concentrata su pochi temi che vengono proposti al pubblico come i più importanti? E noi , di fatto, assistiamo, passivi, e accettiamo che temi, più importanti o di eguale valenza, vengono sistematicamente e “globalmente” ignorati o dimenticati. Tutto ciò avviene nonostante la nostra citata

consapevolezza che i media , con i loro potenti mezzi, continuano a condizionare sempre di più le menti degli individui, delle comunità e finanche delle istituzioni. Chi può negare i gradualisti cambiamenti nella società, nella cultura e nei costumi attraverso una pericolosa omologazione che tende ad eliminare quell'individualismo e quella "pluralità" tanto necessaria per stimolare le intelligenze e liberare quelle energie ad essa tanto indispensabili?

I media dalla mutazione antropologica di Pasolini alla "cattiva maestra televisione" di Karl Popper

Quando si parla di "comunicazione" e di TV, nel mondo, si finisce, inevitabilmente, per rievocare gli scritti del nostro Pasolini e del filosofo sociologo Austro-americano Karl Popper.

Pasolini, negli anni '70, aveva intuito , come la sola televisione , aveva accelerato il citato processo di omologazione che stava già provocando cambiamenti sociali e culturali che si sono rivelati solo un anticipo, a quel tempo, rispetto a tutto ciò che sta accadendo, ai giorni nostri, con l'evolversi dei sistemi di comunicazione. Pasolini , con spirito profetico, definì, già allora, l'effetto di quei fenomeni come "mutazione antropologica": " un mutamento che non dipende da una manipolazione biologica, fisiologica, genetica o neuronale, ma culturale". E l'uomo di oggi altro non è che l'esito di una simile mutazione di cui, si può facilmente riconoscere la connotazione degenerativa. "Pasolini è senza dubbio nostalgico, ma la sua non è una nostalgia di un temps perdu, ma la nostalgia di un homme perdu– ad esempio quello descritto, già denunciandone l'avvio dell'estinzione, nelle opere del suo cosiddetto periodo romano: i romanzi Ragazzi di vita e Una vita violenta e i film Accatton e Mamma Roma–, un

uomo che perde la sua gioia, trovandola falsamente in un edonismo al servizio del consumismo, e le sue molteplici possibilità di essere uomo, reificandosi nell'unica, unidimensionale e degenerata forma del borghese, dell'uomo medio, della medietà" (cfr. F.Sollazzo).

Definendo genericamente TV , per semplificare, tutto ciò che implica la moderna comunicazione (web, socials, ecc.) è doverosa qualche considerazione sugli effetti nei bambini e minori in genere. Il più grave, tra i tanti problemi di natura educativa, è la violenza che viene abbondantemente propinata , in dosi sempre maggiori, ai bambini. Anche in questo caso, soggiaciamo , nei fatti, a questo enorme incontrollato potere, tra un seminario e l'altro, ricerche psico-sociali, inchieste, statistiche ecc. ;purtroppo, senza minimamente scalfire il brutalismo che continua a modificare l'ambiente che circonda i bambini e che offre, con facilità, scenari e modelli da imitare.

Popper: cattiva maestra televisione, un gigantesco asilo d'infanzia

Dopo Pasolini, in epoca più recente, questo problema è stato affrontato dal celebre filosofo e sociologo Karl Popper che, dopo aver predicato, per una vita, contro la violenza , la guerra, l'atomica, alla veneranda età di 92 anni, pubblicò, nel 1994, un saggio dal titolo emblematico "Cattiva maestra televisione"(Television: a bad teacher). Popper definisce la TV come " un gigantesco asilo d'infanzia " e giunge alla conclusione che il piccolo schermo sia diventato ormai un potere incontrollato, capace di immettere nella società ingenti dosi di violenza. "I produttori di TV, fanno affari, cercano gli ascolti, lavorano per primeggiare nello spettacolo, vogliono più pubblicità, hanno come fine l'intrattenimento delle masse, e invece hanno messo su un gigantesco asilo d'infanzia, più

importante, influente e seducente di tutti gli asili e le scuole del mondo”.

Popper vede “ giovani sempre più disumanizzati, violenti ed indifferenti” ed evidenzia la necessità urgente di “controllare “la TV; se continuerà ad essere incontrollata o mal controllata diventerà un potere troppo grande perfino per la democrazia, la quale sarà quindi a rischio. Il filosofo si pone il problema di cosa fare e riportando nel suo saggio il parere del suo coautore, J. Condy, constata che non si possa fare nulla soprattutto in un Paese democratico. Infatti, una eventuale censura è, evidentemente, antidemocratica, e potrebbe intervenire solo "dopo" che il “messaggio” o “racconto” è già stato trasmesso e visto(!). Tutt'altra cosa sarebbe una censura preventiva. Popper, tuttavia, conclude enunciando una sua proposta: “occorrerebbe una patente per fare televisione, così come per i medici esistono, nei Paesi civili, organismi attraverso cui essi si auto-controllano. “Se non si attuano questi provvedimenti, il rischio in cui si incorre è quello di avere giovani sempre più disumanizzati, violenti ed indifferenti. In tempo dei “social”, cioè, ieri...TikTok , dopo la tragica morte dell'ennesimo minore , ha avuto “l'eroico coraggio”(sic!) di vietare la “entry” ai minori di 13anni....a manleva di ogni responsabilità....Questo è il progresso che abbiamo fatto da Karl Popper fino ad oggi...

Ma, oggi, purtroppo, siamo di fronte ad un colossale e pericoloso paradosso : quella censura antidemocratica sopra indicata, sta diventando parte integrante di quell'enorme potere , trasparente o occulto che sia, che viene esercitato dai signori della “comunicazione”. Basti pensare ai recenti esempi, in occasione delle elezioni presidenziali americane. Potrebbe far parte di una “prova generale”, quasi un monito per istituzioni e popolo destinatario della comunicazione di massa...

Pasolini profetico

Pasolini, negli anni '70, espresse, specialmente nei suoi articoli sul Corriere della sera tutto la sua amara sorpresa e la sua sofferenza quando cominciò ad accorgersi che tutti i giovani di borgata avevano iniziato a vestire, comportarsi, pensare in modo analogo. Se prima di allora si poteva distinguere un proletario da un borghese, oppure un comunista da un fascista, già agli inizi degli anni settanta non era più possibile: la società italiana si stava irreversibilmente omologando. Eppure, in quel tempo, non c'era ancora Internet, né telefonini né altro. Nei suoi scritti tra il '70 e il '75 (vedasi 32 DLNews 2019)) sono delineate le direttrici fondamentali di una radicale trasformazione dell'uomo, veicolata da due fattori necessariamente e intimamente connessi: il consumismo e l'edonismo. Il consumismo è, infatti, un fenomeno che non potrebbe sussistere senza una forza (l'edonismo) che spingesse le persone a conformarsi ad esso, ad aderirvi e a praticarlo. Questo punto è di particolare importanza perché è così che viene a determinarsi, per la prima volta nella storia del genere umano, un Potere che non deve più andare verso i propri assoggettati ma li attrae, sono loro che vanno in cerca di lui. Questo è il tema attorno a cui orbita la produzione giovanile del cosiddetto periodo romano (cfr.Sollazzo 2012). Tutta questa dinamica non può che determinare l'evento della omologazione, che investe tutto e tutti. Tale omologazione ha infatti investito la dimensione linguistica, dal momento che "i centri creatori, elaboratori e unificatori del linguaggio, non sono più le università, ma le aziende"(Pasolini1977a:18), sicché non sarebbe affatto impensabile, anzi lo stiamo vivendo, un mondo "interamente occupato al centro dal ciclo produzione-consumo, che avesse come lingua la sola lingua

tecnologica” e nel quale “tutte le altre lingue potrebbero essere tranquillamente concepite come ‘superflue’ (o come sopravvivenze folcloristiche in lenta estinzione” (Ivi: 37). Infatti “Il linguaggio dell’azienda è un linguaggio per definizione puramente comunicativo: i ‘luoghi’ dove si produce sono i luoghi dove la scienza viene ‘applicata’, sono cioè luoghi del pragmatismo puro”. (dalla lettura di “scritti su Pasolini” del sociologo Roberto Di Molfetta)

Considerazioni finali . Asserzioni e presupposizioni

Mi sono illuso di poter almeno “sfiorare” tutti gli argomenti enunciati nel titolo ma mi rendo conto che non è possibile. Tuttavia, voglio almeno continuare soltanto con qualche ulteriore enunciazione senza approfondimenti. I messaggi che ci pervengono, ad ogni livello, contengono asserzioni e presupposizioni . Come reagisce il nostro sistema cognitivo? In modo molto strano ma naturale, come accertato : le presupposizioni , rispetto alle asserzioni, vengono processate più rapidamente e, purtroppo, vengono difficilmente riconosciute.

Florian Schwarz (famoso sociologo e filosofo contemporaneo), con i suoi celebri esperimenti, ha evidenziato che, a differenza dell’asserzione, la presupposizione aveva l’effetto di rendere più difficile giudicarla falsa. Un contenuto asserito era altrettanto facile da giudicare vero o falso, mentre un contenuto presupposto era più facile da giudicare vero. A questo punto dovrei parlare di “propensione egocentrica”, “vigilanza conoscitiva” e “ottimisti cognitivi” ma ve lo risparmio. Lasciatemi , però, dire che, da quanto accennato (senza alcun esempio pratico), si evince ancora la potenza dell’implicito col ” trasferire senza asserire” che , applicato in politica (e non solo) sviluppa utili strategie comunicative.

Strategie che, mediante slogan ed enunciazioni, non permettono ai destinatari di esercitare il necessario processo cognitivo di tutta l'informazione contenuta in quanto enunciato.

A tutto ciò andrebbe aggiunto l'argomento "pubblicità" che, con le sole immagini, senza bisogno di parole, continua a scandire la vita quotidiana (di adulti e bambini), mostrando quanto sia indispensabile ciò che in realtà non lo è. Per non parlare, poi, delle pratiche commerciali scorrette a danno dei consumatori e delle micro-imprese; e della pubblicità ingannevole. E vi risparmio anche le considerazioni sulla comunicazione in tempo di pandemia; sapete già tutto : continua ad essere una vergogna nazionale nonostante i sensazionali "talk show" e la loro confusionaria gara alla ricerca delle "tante" verità...

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

**" LA GIULIO CESARE ERA UNA
BELLA NAVE " !**

Vi sorprendo: questa nave ha raccontato la sua vita

Su DL NEWS dell'8 settembre 2016 abbiamo ripercorso brevemente le vicende di “Giulio Cesare”, “Augustus”, “Galileo Galilei” e “Guglielmo Marconi”, due coppie di splendide gemelle prodotte dai cantieri giuliani, le prime nella fase iniziale e le altre, dopo poco più di un decennio, in quella conclusiva della ricostruzione post-bellica della nostra Marina Mercantile Passeggeri.

Purtroppo ad una di esse, la “Giulio Cesare”, toccherà nel 1973 il triste primato di essere la prima a venire alienata nel quadro della ristrutturazione dei servizi di linea delle Compagnie del Gruppo Finmare che nel giro di pochissimi anni porterà all'intera liquidazione di tutto il comparto, con conseguente svendita o demolizione di tante unità che avrebbero potuto navigare ancora per anni se le congiunture internazionali ed una mala gestione che è ancora viva nel ricordo di tutti gli addetti ai lavori non le avessero portate fatalmente ad una fine prematura.

In questo articolo ripercorreremo nel dettaglio le ultime vicende di questa bella unità e se è vero, come il sottoscritto e tanti credono, che tutte le navi hanno un'anima, mi ... ritirerò in buon ordine per fare parlare in prima persona proprio lei, la “Giulio Cesare”, che immagino navighi ancora nei “Campi Elisi” degli Oceani dell'Aldilà, dove senz'altro solcano ancora i mari tutti i transatlantici e le altre navi più o meno prestigiose del nostro glorioso passato marittimo recente...

Ecco, leggete e immaginate di ascoltarla

“Gentili Lettori eccomi a Voi: mi chiamavo orgogliosamente “Giulio Cesare” e, modestia a parte, sono stata una gran bella nave, indubbiamente all'altezza dell'altisonante nome che portavo! E' uso comune rivolgersi alle navi al femminile: in Inghilterra soprattutto, visto che il pronome personale che caratterizza da sempre le mie cugine britanniche è il “she”. Qui da

noi, con la lingua italiana la questione si fa più controversa, e non solo in questo caso. Regola prevalente è comunque declinarci al femminile, con alcune eccezioni: si dirà quindi “il Rex” e “Il Conte di Savoia” mentre per “Michelangelo” e “Raffaello” si è da sempre optato per il “la” e ciò vale per la maggior parte delle mie consorelle. Nel mio caso specifico, si è ricorso a volte ad articolo e pronomi di un genere e a volte a quell’altro ma per me non ci sono mai stati problemi, anche se in generale direi che la mia immagine, assieme a quella della mia gemella...o del mio gemello “Augustus”, ispirava un senso di forza e di possanza virile al contrario delle linee più dolci e aggraziate di altre unità della mia stessa flotta: se “Andrea Doria” e “Cristoforo Colombo” erano due eleganti “Signore dei Mari”, io e l’ “Augustus” costituivamo una coppia di...aitanti “giovannotti”, due levrieri transatlantici dall’aspetto possente, dato dalle linee decise dello scafo, dalla prua pronunciata e dal grande fumaiolo, nostro “marchio di fabbrica” da qualcuno ritenuto troppo grande al punto da costarmi all’inizio l’appellativo scherzoso di “Giulio Camin”, affibbiatomi da quei buontemponi di operai friulani, giuliani e istriano-dalmati che mi assemblarono sullo scalo del cantiere di Monfalcone. A tale proposito e tornando seri, ho rappresentato un simbolo duplice se non addirittura triplice fin dall’inizio: non solo sono stato il primo transatlantico costruito ex-novo per la “Società Italia” e la Marineria Passeggeri Italiana nel secondo dopoguerra, ma la mia realizzazione è stata all’epoca la testimonianza concreta della ripresa cantieristica della Nazione e al tempo stesso un atto di coraggio, visto che al momento della mia impostazione, nel luglio del 1949, i destini politici delle zone in cui vedevo la luce erano ancora incerti. Nella vicina Penisola Istriana e Dalmazia si stava vivendo il dramma dell’esodo delle popolazioni italiane perseguitate e cacciate dagli jugoslavi di Tito e Trieste con la vicina Monfalcone viveva nell’incertezza di una occupazione alleata che al momento non si sapeva da che parte l’avrebbe portata e che si protrarrà fra alterne vicende, speranze deluse e qualche risultato ottenuto, fino al 1954.

Mentre venivo messo sù pezzo per pezzo, accanto a me iniziava lo smantellamento di quel che restava del glorioso “Conte di Savoia”. Faceva un certo effetto vedere nel medesimo tempo e a così poca distanza l’una dall’altra una nave che nasceva ed un’altra che moriva: mi fa comunque piacere pensare che le lamiere arrugginite di quella che era stata una delle nostre unità più prestigiose degli anni Trenta del Novecento, opportunamente fuse e riciclate abbiano contribuito alla rinascita di una nuova generazione di navi, passeggeri o da carico che fossero.

Io stesso ho usufruito di alcuni importanti apporti di transatlantici del passato, visto che i due grandi motori diesel a 12 cilindri che mi avrebbero equipaggiato, all’epoca i più potenti del mondo, erano stati realizzati dalla FIAT nel 1939 per essere collocati sul primo “Augustus” destinato ad essere trasformato in portaerei. La grande nave, assieme alla sua gemella “Roma” avviata poi alla medesima sorte, si perderà nel turbine della guerra, ma i suoi nuovi quattro motori fortunatamente si salvarono, restarono inutilizzati per 11 anni e andarono ad equipaggiare sia me che la nuova “Augustus”, la mia gemella che andava prendendo forma quasi contemporaneamente nel vicino Cantiere San Marco di Trieste: per la precisione, io scenderò in mare il 18 maggio 1950 e lei mi seguirà il successivo 19 novembre. I nostri nomi riproponevano quelli degli omonimi celebri transatlantici d’anteguerra in segno

di continuità con un passato che, almeno in campo marittimo, non si aveva motivo di rinnegare ma semmai di rinnovare con orgoglio.

Mia madrina sarà la Signora Ida Einaudi, moglie del primo Presidente della Repubblica Italiana e quando il mio scafo, assemblato fino al ponte di passeggiata, scese in mare, l'emozione fu grande, ricolma di significati che vi lascio immaginare e foriera di nuove speranze che, come sempre capita nelle vicende degli uomini e del mare, andranno in parte realizzate e in parte deluse.

Gli artefici della mia nascita sono stati tanti e avrò occasione di nominarli tutti, a cominciare dall'ingegner Nicolò Costanzi, il "papà" di tante importanti realizzazioni navali del dopoguerra, che mi concepì come una chiara evoluzione dei modelli "Saturnia", "Vulcania" e soprattutto "Neptunia" e "Oceania" d'anteguerra seppur con varianti significative: il mio "design" generale si riferiva a queste unità nel rapporto di massa-volume scafo-sovrastutture, nella presenza di un unico fumaiolo a centro nave, nella teoria dei ponti digradanti verso poppa. Il fronte delle sovrastrutture, invece, nelle sue linee morbide e curve raccordate fra loro in un insieme articolato ma armonioso al tempo stesso, ricordava il frontale presente sul "Conte di Savoia" e su altre unità fra cui l'infelice "Stockholm" poi "Sabaudia" e la più piccola "Victoria", orgoglio del "Lloyd Triestino" d'anteguerra.

La vera novità erano però le linee del mio scafo, soprattutto nell'opera viva sottostante la linea di galleggiamento, dove Costanzi applicò quei principi, mirati ad ottimizzare al meglio le caratteristiche della carena onde ridurre la resistenza al moto ondoso e migliorare le condizioni di velocità, stabilità e minor consumo di carburante a parità di prestazioni, che poi svilupperà in seguito su altre prestigiose unità per concluderli appieno su "Oceanic" ed "Eugenio C". Onde ottenere ciò, le mie murate presentavano un evidente rigonfiamento che interessava il corpo centrale della carena sommersa e si concretizzavano in una forma rientrante dall'esterno all'interno raccordata alla parte emersa dello scafo cui facevano riscontro poppa tondeggiante del tipo "a incrociatore", alta prua con andamento piuttosto slanciato e tagliamare affilato, due coppie di bighi di carico a proravia e uno a poppa che servivano le mie cinque stive della capacità complessiva di più di 4000 tonnellate e unico albero a centro nave sopra il ponte di comando: nel complesso un aspetto da grande "yacht", cui contribuirà la colorazione bianca dello scafo, in cui l'armoniosità delle linee e la leggerezza dell'insieme si accompagnava ad una impressione di forza e potenza cui contribuivano senz'altro i 25000 cavalli dei miei motori, che agivano su due eliche ruotanti a 160 giri al minuto e mi consentivano di sostenere con disinvoltura una velocità di crociera di 21 nodi anche se alle prove in mare, effettuate lungo il litorale triestino e istriano nel marzo del 1951, sfiorai i 24 nodi con un'ulteriore riserva di potenza più che sufficiente per percorrere in tempi relativamente brevi qualsiasi traversata oceanica, assicurando in tal modo una prestazione che mi poneva senz'altro fra le navi passeggeri più potenti e veloci dell'epoca.

Fu così che, una volta completata ed espletate senza problemi le relative formalità, venni consegnata nel settembre di quello stesso 1951 alla "Società Italia". Sul mio nome sotto la poppa era già stata apposta la scritta "Genova", mio porto di armamento e, coi colori della nostra bandiera nazionale bene in vista sulla mia grande ciminiera, lasciai per sempre

Monfalcone e Trieste dov'ero nata. Giunta a Genova, dopo avere effettuato una breve crociera inaugurale alla volta di Napoli, Tunisi, Algeri, Palma di Majorca e Barcellona della durata di una settimana, partii tutta impavesata il 27 ottobre per la mia prima traversata alla volta degli scali del Brasile-Plata, al completo di passeggeri e al comando di Filippo Rando, uno dei comandanti di punta della "Italia di Navigazione" di allora. Seguivo di non molto le partenze delle rinnovate "Conte Grande" e "Conte Biancamano" d'anteguerra: assieme a loro, a "Vulcania" e "Saturnia" anch'esse ripristinate, alla mia gemella "Augustus" che mi seguirà nel marzo del 1952 ed alle più piccole ma validissime unità miste della classe "Navigatori", andavo a costituire orgogliosamente il primo, importante nucleo di quella che passerà alla storia come la "Flotta della Rinascita" della Marina Passeggeri Italiana del dopoguerra, che in pochi anni, grazie all'apporto delle compagnie armatoriali sia pubbliche che private, darà nuovo impulso alla nostra marineria e ne costituirà con le sue belle navi il "canto del cigno", fino alla fine dei collegamenti transatlantici via mare e la successiva affermazione dell'attuale mercato crocieristico in cui siamo fortunatamente sempre protagonisti di primo piano.

Ero lunga quasi 208 metri, larga circa 27, stazzavo più di 27000 tonnellate e, nonostante le mie ragguardevoli dimensioni, il mio pescaggio di soli 8 metri mi consentiva di addentrarmi fra i bassi fondali del Rio de La Plata senza problemi.

Ero dotata dei più moderni strumenti atti a consentirmi una navigazione tranquilla dal radar alla girobussola al pilota automatico e quant'altro e all'inizio potevo trasportare 118 persone in prima classe, 196 in seconda o classe cabina e 788 in una terza ormai felicemente definita turistica per un totale di 1102 passeggeri tutti sistemati in cabine a uno, due, quattro o più posti, la metà delle quali godeva di servizi privati o in comune fra due cabine. Il mio equipaggio era composto da 43 ufficiali e 486 fra sottufficiali e comuni, il cui 50% era costituito da personale alberghiero a disposizione diretta dei passeggeri.

1. Per la prima volta nella storia, fu proprio sui miei ponti che venne realizzato un lido con piscina per ogni classe: ero insomma una nave molto democratica, anche se ai tempi le divisioni fra le classi c'erano e venivano rispettate! La prima si estendeva su cinque dei miei ponti, che erano in totale nove se si escludono i locali di sentina e i depositi di carburante. Sottostante al Ponte Sole che ospitava la plancia di Comando e annessa sala nautica, carteggio, stazione radiotelegrafica, i canili e i cofani delle macchine oltreché un vasto spazio per giochi all'aperto, si sviluppava il Ponte Lido che ospitava a poppavia il vasto lido con piscina di Prima Classe e annesso bar-veranda articolato con tavolini opportunamente collocati sia in interno che all'esterno del ponte stesso. Sul susseguente Ponte Lance, a proravia e con una magnifica vista sul mare circostante mettevo a disposizione dei passeggeri della classe più elevata un bellissimo bar-belvedere con annesso sale di lettura e scrittura: questo spazio polivalente, che fungeva da sala di soggiorno nelle ore diurne e da night-club in quelle serali, richiamava nei colori dell'arredamento quelli del mare e del cielo ed era stato affidato alla ditta genovese "ANUA-Arredamenti Navali Unione Artisti", un nuovo brillante sodalizio guidato dai giovani architetti Angelo Crippa e Luigi Orestano. Oltre a loro furono tanti gli ingegneri, gli architetti e gli artisti in

genere che concorsero a farmi bella: sempre sul Ponte Lance, oltre a questi locali sociali erano state allestite trenta cabine di lusso, tutte esterne e dotate di servizi privati, disegnate da arredatori e artisti del calibro del triestino Ugo Carà, circondate da una spaziosa passeggiata scoperta che si raccordava a poppavia con la sala bambini, la sala ginnastica sempre di Prima Classe ed il lido con piscina di Classe Cabina. Scendendo sul successivo Ponte Passeggiata, sempre da proravia fino a centro nave la Prima Classe godeva di una terrazza panoramica aperta a prua raccordata sui due lati delle fiancate ad un'ampia passeggiata coperta con finestroni panoramici che racchiudeva le più importanti sale sociali della classe stessa, a cominciare dalla originale sala feste di forma ellittica progettata da Giò Ponti e Nino Zoncada, cui andava anche la paternità dell'adiacente sala di soggiorno, del bar e della sala da gioco. Elemento comune di questi ambienti era l'abbondante uso di un elegante laminato dorato o argentato, del pavimento a linoleum adornato di tappeti pregiati, dei legni chiari e ricercati alle pareti, di appliques di cristallo opportunamente collocat frequenti vetrine dove facevano bella mostra di sé preziosi vetri di Murano e altri oggetti d'arte. I colori predominanti di arredi e poltrone erano il giallo nella sala feste, il rosso in quella di soggiorno, l'azzurro e il grigio nel bar e il verde nella sala gioco, arricchita da decorazioni che richiamavano il gioco delle carte dovute all'artista Piero Fornasetti che, assieme a Paolo Venini, Pietro Melandri, Fausto Melotti, Guido Gambone, Massimo Campigli e altri contribuiranno alla ricchezza ed alla ricercatezza dei miei interni, non solo in Prima Classe come avrò modo di illustrare.

Salvatore Fiume, poi, realizzerà sulle pareti del salone di soggiorno principale un grande pannello di sedici metri di lunghezza e tre di altezza che riproponeva la rievocazione di un'Italia rinascimentale che risorgeva dal Medioevo, esplicito riferimento al momento storico che si viveva in quel momento ed alla simbologia di rinascita e di ripresa di cui anch'io facevo parte a buon diritto. L'artista riproporrà con alcune varianti la stessa tematica qualche tempo più tardi sulla mia sfortunata consorella "Andrea Doria" ma, come purtroppo ben sappiamo, questa sua seconda opera andrà ad... allietare i pesci delle acque di Nantucket nel luglio del 1956...

Rimanendo sul Ponte di Passeggiata, alle sale sociali di Prima Classe facevano seguito quelle di Classe Cabina, affidate al genovese Camillo Marchi, che ne riprendevano in parte la teoria di successione ed erano ugualmente ricercate e ben rifinite, nell'ottica di costituire, seppur con le debite semplificazioni, un tutt'uno con quanto realizzato nella classe superiore in vista di un mio possibile impiego crocieristico che avrebbe richiesto la presenza di tutti o quasi i locali sociali su di un unico ponte possibilmente omogeneo quanto a livello di comfort. In realtà, ad eccezione di un breve viaggio in Terrasanta effettuato dal 15 al 27 gennaio 1953 sotto l'egida dell'Opera Vaticana Pellegrinaggi che mi vide attraccare al porto di Haifa per la prima e unica volta, come vedremo in seguito non sono mai stata utilizzata per le crociere ma questa mia divisione interna verrà ripresa da tutte le unità successive che entreranno a fare parte della flotta della "Società Italia" e sarà fonte di ispirazione per tante altre compagnie di navigazione.

Anche la Classe Cabina disponeva su questo ponte della sua porzione di passeggiata coperta che racchiudeva le pertinenti sale di lettura, scrittura, gioco e ginnastica, ricavate intorno allo spazio occupato dalla stiva numero 4 adiacente alla grande cappella di bordo usufruibile da tutte le classi, raccordata alla grande terrazza poppiera che ospitava il lido con piscina di Classe Turistica e impreziosita da una bellissima pala d'altare opera dell'artista friulano Gianni Russian.

Passando al ponte successivo, opportunamente denominato Superiore perchè quello alla base delle sovrastrutture prima dei successivi inglobati a tutto scafo, da prua verso poppa ancora 46 spaziose cabine di Prima Classe, quasi tutte esterne e dotate di servizi privati raccordate tramite due ampi corridoi al grande ristorante di Prima Classe ideato da Gustavo Pulitzer Finali col suo consueto gusto improntato alla razionalità e all'eleganza ottenute tramite la semplicità delle linee e degli arredi. A separarlo da quello adiacente di Classe Cabina, progettato da Matteo Longoni, le cucine e, a poppa, la sala di soggiorno, il fumoir, il bar e la biblioteca di Classe Turistica, locali allestiti dai validi architetti che lavoravano allora presso il cantiere di Monfalcone, un "team" di giovani professionisti meno famosi di quelli che vi sto citando ma ugualmente validi e che seppero anch'essi fare di me la bella nave che sono stata!

Sempre all'opera di Giò Ponti e a Nino Zoncada si dovranno l'arioso vestibolo di prima classe, uno dei più grandi mai approntati sulle nostre navi passeggeri, situato sul Ponte Vestiboli, appunto...e a tale proposito permettetemi una digressione: sulle attuali navi da crociera di solito i ponti hanno nomi fantasiosi che riecheggiano località turistiche alla moda oppure famosi personaggi del passato, città, situazioni emozionali e via dicendo. Ai miei tempi ai ponti di una nave si davano nomi "seri" che rispecchiavano nella loro denominazione la funzione precipua del ponte stesso, cosicchè, tanto per fare alcuni esempi esplicativi, i ponti Sole o Belvedere si riferivano a quelli più alti e panoramici; sul ponte Lido c'era quasi sempre la piscina; il ponte Lance indicava dove stavano ubicate le imbarcazioni di salvataggio e poi via via ponte Superiore e Vestiboli o talvolta Ristorante che si riferivano alla posizione o alle funzioni precipue cui erano dedicati. Quelli più bassi seguivano una semplice nomenclatura da ponte "A" a "B" a "C" a "D" e a seguire fino ad esaurimento: in tale maniera, era anche più facile per i passeggeri orientarsi a bordo, al contrario di quello che capita oggi sui moderni "Cruise-liners" sempre più mastodontici dove spesso il fatto di essere sul Ponte "Firenze" o "Fiesta" o "Tintoretto" o doversi recare al Ponte "Coral" o "Caribe" o "Venezia" può creare più di un problema di ubicazione o di orientamento.

Detto ciò e tornando a noi, anzi a me, al grande atrio di Prima Classe, su cui si apriva fra gli altri l'ufficio del Capo Commissario, si scendeva tramite il grande scalone guarnito di eleganti balaustre in cristallo temperato con supporti in alluminio dorato, decorato verticalmente per tutta la sua lunghezza di 10 metri da un importante fregio araldico opera dello scultore Paolo De Poli che riproduceva gli stemmi dei principali navigatori italiani da Colombo a Caboto, Vivaldi, Usodimare, Da Verrazzano, Vespucci, Pigafetta e Zeno. Da qui si accedeva ad un'altra area a centro-nave ancora riservata alle cabine di Prima Classe: ce n'erano 18 esterne e 8 interne, tutte con servizi e dotate di uno o due posti letto, cui seguivano altre 40 cabine fra interne ed esterne cosiddette intercambiabili, e cioè dalle caratteristiche di comfort medio-alto e quindi utilizzabili, a seconda delle esigenze e delle prenotazioni del momento, sia

dai passeggeri di Prima Classe che da quelli di Seconda o Cabina che potevano accedere ad esse tramite il vestibolo a loro dedicato posizionato immediatamente a seguire e raccordato verso poppa alla spaziosa sala da pranzo di Classe Turistica.

Il sottostante Ponte “A” era dedicato sul lato di dritta ai locali di servizio dell’equipaggio cui si accedeva a proravia tramite un grande vestibolo riservato al personale di bordo mentre sul lato di sinistra 92 cabine fra esterne e interne ospitavano i passeggeri di Classe Cabina. Chiudeva il ponte a poppavia il foyer di Classe Turistica fornito di negozio parrucchiere-barbiere e ufficio commissario governativo, figura che si perderà quando non sarà più necessaria ma utile nei miei primi anni di esercizio per le necessarie formalità che avrebbero dovuto espletare i tanti emigranti diretti allora in Sud-America. Per loro e per gli altri passeggeri di questa classe, in genere turisti, studenti o italiani ormai trapiantati oltreoceano che rientravano periodicamente nella madrepatria, su questo ponte e sui sottostanti “B” e “C” disponevo di 150 cabine fra interne ed esterne, alcune dotate di servizi e altre no, a due, quattro e anche a sei letti, tutte comunque molto confortevoli e ulteriormente migliorate da una prima ristrutturazione del 1958 quando verranno leggermente riviste le ripartizioni numeriche fra le varie Classi e spariranno le poche presenti a otto e dieci posti: per la prima volta su di un transatlantico italiano destinato alla linea del Sud-Atlantico erano stati finalmente aboliti i vecchi cameroni-dormitorio e anche la Classe Turistica, come vi ho già ricordato, disponeva di un proprio lido attrezzato con tavolini, sedie a sdraio, ombrelloni e ovviamente una bella piscina. Quando poi nel 1963 Classe Cabina e Turistica verranno fuse insieme, si otterrà una nuova grande Classe Turistica per più di 800 passeggeri e verranno ulteriormente migliorati i relativi arredamenti: l’innovazione più grande sarà la realizzazione di un grande auditorium-cinema-teatro accessibile alle tre classi sul Ponte di Passeggiata al posto di quella che era in precedenza la sala delle feste di Prima Classe, fusa con la adiacente sala soggiorno in un unico locale.

Sul Ponte “B”, poi, si trovava il grande ospedale di bordo, opportunamente attrezzato con un reparto malattie infettive molto utile in quanto avrei operato quasi sempre in acque tropicali dove le infezioni, anche quelle alimentari meno gravi, sono sempre in agguato, mentre sul Ponte “C”, il più basso, due grandi bagagliai ricavati a prua intorno alla stiva numero 3 ospitavano senza problemi i colli più ingombranti che i passeggeri non potevano portarsi in cabina.

Ugualmente di alto livello le sistemazioni dell’equipaggio, dalle cabine riservate allo stato maggiore sul Ponte Lance alle altre presenti sui ponti inferiori, tutte dotate di aria condizionata al pari di qualsiasi altro locale di bordo.

Quando entrò in servizio anche la mia gemella “Augustus”, pressoché identica negli spazi anche se arredata diversamente da altre maestranze, la linea che la “Società Italia” eserciva verso il Brasile-Plata poteva dirsi ritornata ai fasti pre-bellici: ricordo benissimo il mio viaggio inaugurale quando, dopo gli scali di Napoli, Cannes, Barcellona e Lisbona, giunsi all’alba dell’ottavo giorno di traversata atlantica nella Baia di Guanabara, senz’altro la più bella del mondo, col sole che sorgeva indorando i nastri di sabbia delle immense spiagge di Copacabana e Ipanema mentre tutte le navi presenti nel porto di Rio de Janeiro mi salutavano festose col suono delle loro sirene. E ciò si ripeté nel successivo scalo di Santos, il

porto di San Paolo, la città più popolosa del Brasile dove era presente la comunità italiana più grande del Paese e sarà così pure a Montevideo, in quell'Uruguay legato all'Italia fin dai tempi di Giuseppe Garibaldi e nel capolinea di Buenos Aires, dove alla "Estación Marítima" venni accolta da una folla festosa di argentini, tanti di origine italiana, orgogliosi come lo ero anch'io di vedere in me un simbolo tangibile della nostra rinascita nazionale dopo le rovine e, ammettiamolo, anche le vergogne degli anni di guerra.

A Buenos Aires sostai tre giorni, venne in visita pure Evita Perón con tutto il suo seguito: la moglie del Presidente argentino stava già male ed era minata dalla malattia che la porterà a morte prematura nel luglio dell'anno successivo, però volle lo stesso presenziare al ricevimento che si tenne nei miei saloni, anche se si fermò poco tempo. Fu la prima delle tante celebrità del mondo della politica, della finanza, del cinema eccetera che avrei ospitato in seguito a bordo soprattutto in Prima Classe, frequentata dall'alta borghesia sudamericana, dal Clero più titolato, da ambasciatori, consoli e facoltosi turisti delle due sponde dell'Oceano.

Da Buenos Aires ripresi il mare per il viaggio di rientro in Italia, primo dei tanti che avrei effettuato sempre con successo su quella linea per vari anni.

L'intero viaggio di sola andata o ritorno durava 18 giorni: all'inizio il mio capolinea sarà Genova, poi verrà opportunamente spostato a Napoli, il che ottimizzerà il mio impiego evitando la traversata da Genova fino al porto partenopeo per fare di nuovo rotta a nord-est verso Cannes, Barcellona e Lisbona. Da Napoli, dopo Genova si raggiungevano direttamente la Costa Azzurra e gli altri scali risparmiando un giorno di viaggio e tanto carburante, che diventerà nel tempo prezioso per le ricorrenti crisi petrolifere mediorientali. Nei porti nazionali ed in quelli della Penisola Iberica facevo incetta di passeggeri, mentre non erano pochi i francesi e anche gli inglesi e altri nord-europei che venivano ad imbarcarsi nella rada di Cannes preferendo me o le mie consorelle alle proprie navi di casa che, soprattutto nel caso della Francia, erano modeste unità miste ormai lontane dai fasti dei grandi "paquebots" della "Compagnie Sud-Atlantique" d'anteguerra.

Da Lisbona, dove si imbarcavano ancora tanti portoghesi che vivevano o lavoravano in Brasile, otto lunghi giorni di navigazione mi separavano dalle coste sudamericane: passavano però in fretta, perchè per i passeggeri praticamente ogni giorno era una festa, dal cocktail del Comandante e successivo pranzo e ballo di gala, quando il mio Stato Maggiore si presentava ufficialmente in tutte le classi, alla Festa del Passaggio dell'Equatore, divertente momento solennizzato con giochi vari sui lidi all'aperto, all'altro pranzo e ballo di gala di metà traversata, al ballo mascherato, al pranzo di commiato che preludeva all'arrivo a Rio de Janeiro, dove tanti passeggeri sbarcavano dai miei scalandroni con un pizzico di nostalgia per le belle giornate trascorse a bordo ma accolti dal calore dell'ospitalità carioca in un Paese dove venire salutati dalla parola "amigu" era, soprattutto per i liguri, sinonimo di fratellanza e aria di casa che si ritrovava a Buenos Aires nella vicina Boca adiacente al porto, quartiere allora degli italiani e dei genovesi in particolare.

Ho viaggiato ininterrottamente su quella linea fino al 1956 quando, a seguito della tragedia dell'affondamento dell'"Andrea Doria", assieme all'"Augustus" e ai due "Conti" sono stata periodicamente distratta dalla mia rotta abituale per fare rotta verso New York. Anche se la

motivazione è stata triste ed emergenziale, devo dire che, grazie alle mie prestazioni di velocità, stabilità e comfort, mi sono comportata benissimo anche su quella linea, ritenuta da sempre quella più prestigiosa esercitata dalla “Società Italia”. Addirittura, per tutto il 1958 sono stata impiegata ininterrottamente sull’Atlantico del Nord e poi, proprio ormeggiata al nostro “Pier 84” di New York dirimpetto alla “Vulcania” ho vissuto le vicissitudini del grande sciopero dei 40 giorni del luglio-agosto 1959, prima grande rivendicazione sindacale dei marittimi imbarcati sulle navi italiane. Sono tornata stabilmente al Sud solo nel 1960, quando è entrata in servizio la “Leonardo Da Vinci”, forse la più bella di tutte noi, almeno nell’estetica esteriore:

pur troppo, però, più o meno a quell’anno risale l’inizio del mio declino.

Se infatti fin dal 1958 i passeggeri che attraversavano l’Atlantico in aereo avevano superato quelli che lo facevano via mare determinando il tracollo dei collegamenti nell’emisfero nord, per quanto riguarda il Sud-Atlantico ci volle un po’ più di tempo. All’inizio degli anni Cinquanta l’ingegneria aeronautica era ancora ai primordi rispetto ai grandi passi che farà in seguito: quando entrò in servizio, fra l’Italia e l’Argentina operava già l’ “Alitalia”, ma lo faceva con piccoli aerei malsicuri ricavati da ex-bombardieri britannici residuati bellici, molto rumorosi, privi di pressurizzazione, tantomeno confortevoli e peraltro carissimi. Da Roma e Milano ci volevano tre giorni e mezzo per raggiungere Buenos Aires con varie tappe a Lisbona, Villa Cisneros, Dakar, Natal, Salvador de Bahia, Rio de Janeiro, San Paolo, Montevideo e qualche volta altri atterraggi fuori programma in vari scali lungo il percorso dovuti a condizioni meteorologiche avverse o a improvvise avarie degli aeromobili. Insomma un’avventura per pochi e comunque abbienti temerari, ben lontana dal comfort e dalla sicurezza che potevamo offrire noi, più lente ma più affidabili navi passeggeri, dotate di aria condizionata e di ogni altra comodità.

Quando le cose cominciarono a cambiare

Le cose cominceranno a cambiare verso la metà e soprattutto la fine degli Anni Cinquanta: col DC-4 prima e col DC-6 dopo, le ore di volo cominciarono a diminuire e con l’introduzione della sosta all’ Isola del Sale il viaggio aereo si ridusse a due giorni. Questi nuovi aeroplani erano più sicuri e confortevoli dei precedenti ma volavano comunque in mezzo alle nubi attraversando antipatiche turbolenze pressoché continue: intendiamoci, anch’io ho affrontato le mie tempeste, ma di solito l’Atlantico del Sud era generalmente più tranquillo di quello del Nord. E poi, a detta delle esperte maestranze cui ero affidata, ero considerata fra le unità più stabili e sapevo “prendere il mare”, come era solito dirsi, meglio di chiunque altra! Quando però entrarono in servizio i primi “Jets” DC-8, che erano più veloci e volavano più in alto dei precedenti evitando il maltempo, le cose cambiarono e peggiorarono ulteriormente per noi. All’inizio degli anni Settanta l’ “Alitalia” mise in servizio per il Sud-America il grande “DC-10” da 290 posti che da Roma e Milano raggiungeva Buenos Aires con un solo scalo a Dakar. Poi arrivò l’ancora più grande “Boeing 747” che trasportava più di 400 passeggeri su due ponti, un vero “transatlantico dell’aria”, in servizio anch’esso per il Brasile senza scalo

fino a Rio e per noi fu la fine. Per la cronaca, ma io ormai non ero più in servizio, al “Jumbo 747” succederà il “McDonnell Douglas MD-II”, primo trigetto a lungo raggio in grado di collegare in meno di dodici ore l’Italia all’Argentina senza scalo, sostituito oggi dall’ancor più moderno “Boeing 777” da 300 passeggeri che, con un’autonomia di 18.000 km, collega senza problemi in poche ore tutte le città che io raggiungevo in due o tre settimane. Per la cronaca, chi sta scrivendo sotto mia dettatura ha prestato a suo tempo servizio su tutti questi aerei dal “DC-10” in poi, e mi è di consolazione sapere che alcuni di essi siano stati battezzati a suo tempo dal’ “Alitalia” coi nomi di “Leonardo Da Vinci”, “Cristoforo Colombo”, “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi”, “Michelangelo”, “Amerigo Vespucci”, “Sebastiano Caboto”, “Antoniotto Usodimare” e vi dicendo, portando così anche nei cieli i nomi gloriosi che noi abbiamo portato orgogliosamente sui mari.

Durante la mia carriera sono stata brillantemente gestita da quasi tutti i più importanti Comandanti della “Società Italia” che hanno ricoperto dalla mia plancia di comando il massimo ruolo presente a bordo o, nel corso delle loro brillanti carriere, hanno fatto parte almeno in una traversata del mio stato maggiore. Arduo ricordarli tutti a distanza di tanti anni, ma ad essi va il mio grato pensiero: oltre al già citato Filippo Rando del mio viaggio inaugurale passando per Luigi Oneto, Luigi Gulinelli, Piero Calamai, Giovanni Gladulich, Achille Danè, Cesare Gotelli, Pietro Passano, Pasquale Pezzuto, Armando Pinelli, Mario Crepaz, Oscar Ribari, Salvatore Schiano, Curzio Franchini, Guido Badano, Giovanni Sbisà e altri ancora, per non citare ma rivolgere un rispettoso e ideale omaggio ai direttori di macchina, i capi commissario e tutto il personale di coperta, di macchina e del servizio alberghiero che ha navigato con me.

Ho sempre compiuto il mio dovere e sono stata anche fortunata, visto che non ho mai avuto grossi incidenti a parte una strisciata dovuta al forte vento di traverso contro le fiancate del cargo greco “Samareitis” in arrivo a Montevideo il 9 marzo del 1963 e, di lì a poco, un incontro...fin troppo ravvicinato in Atlantico con la mia più piccola consorella “Rossini” diretta nel Sud-Pacifico cui ho scardinato 15 metri di ringhiera senza però ulteriori danni peggiori. Insomma, nel complesso una carriera senza macchia e senza paura fino all’ultima traversata, iniziata a Napoli ai primi di dicembre del 1972.

Avevo appena compiuto il mio ventunesimo anno di intensa attività e in realtà avrei dovuto sottopormi di lì a breve ad alcuni importanti lavori per mantenere la classe necessaria ad espletare il mio servizio nella massima efficienza, in ottemperanza alle leggi internazionali sempre più restrittive in fatto di dispositivi di sicurezza. In effetti già da qualche tempo accusavo piccole avarie che però si pensava potessero venire risolte con un imminente e appropriato periodo di revisione in cantiere. Durante la traversata di andata iniziai però ad accusare pesanti noie all’apparato motore circoscritte all’area del timone e degli alberi di trasmissione delle eliche. Ovviamente i passeggeri presenti a bordo non si accorsero di nulla, piacevolmente distratti dalle celebrazioni in vista delle imminenti festività natalizie che venivano loro proposte a bordo: riuscii a comportarmi bene e attraccai a Buenos Aires nel pieno rispetto della tabella di marcia e lasciai, senza sapere che sarebbe stata l’ultima volta, i moli della capitale argentina per il viaggio di ritorno con un solo giorno di ritardo che era servito per un’approfondita ispezione e alcune sommarie provvisorie riparazioni che mi consentirono di rientrare in Italia senza troppi problemi. Sia a Genova che a Napoli, dove

conclusi la mia ultima traversata il 14 gennaio 1973, venni visitata dai tecnici della “Società Italia”, del “R.I.N.A.” e dei miei Assicuratori ivi compresi i famosi “Lloyds” di Londra. Il verdetto fu purtroppo pesante: le piccole avarie che avevo riscontrato avrebbero potuto essere rimediate ma, alla stregua del fatale “tallone d’Achille” di infausta memoria, tale si rivelò il mio grande timone di più di tremila tonnellate. Senza addentrarmi in particolari tecnici complicati, mi limiterò a dirvi che per rimettermi in condizione di navigare senza problemi sarebbe stato necessario sostituire il volano della viratrice: chi si intende di ingegneria navale o ha comunque nozioni di macchina capisce al volo l’entità del danno. Per di più il pezzo era unico, identico a quello montato sull’ “Augustus” e avrebbe dovuto essere ricostruito ex-novo. Considerando il costo veramente esorbitante di questa eventuale operazione, unito al fatto che i passeggeri stavano diminuendo vertiginosamente e in quel momento la “Società Italia” era nell’imminenza di mettere in atto il piano che in pochi anni avrebbe posto la parola fine ai collegamenti transatlantici di linea con conseguente alienazione di tutta la sua flotta passeggeri, venne decisa la mia alienazione.

Il momento per trovarmi un altro armatore non era dei più propizi: i costi d’esercizio stavano lievitando per i frequenti aumenti del prezzo del carburante, il conseguente periodo di “austerità” che si paventava e sarebbe arrivato di lì a poco a causa degli embarghi e di tutte le difficoltà annesse e connesse avrebbe causato ulteriori problemi alla nostra gestione e il boom del successivo mercato crocieristico era ancora da venire.

In realtà pare ci sia stato qualcuno interessato ad un mio eventuale acquisto, la “Siosa Line” dei Fratelli Grimaldi, che nel settembre dell’anno precedente avevo visto andare fuori uso sulle secche della rada di Cannes la veterana “Caribia” che altro non era se non la mia gloriosa ex-consorella “Vulcania” ed era alla ricerca di una sostituta. Le trattative non andarono però oltre una timida proposta perché la “Società Italia”, come farà qualche anno più tardi sempre con la “Siosa Line” riguardo all’ “Augustus”, preferiva letteralmente gettare via i suoi transatlantici piuttosto che venderli alla concorrenza e ritrovarseli come antagonisti sotto altra insegna o bandiera. Scelta a mio avviso discutibile, visto che comunque da parte della compagnia era precisa la volontà di disimpegnarsi del tutto dal settore passeggeri come poi in effetti succederà. E anche in fretta.

Fatto sta che venni posta in disarmo da un giorno all’altro, spogliata di tutti gli arredi mobili, delle opere d’arte, dei tappeti, degli arazzi, delle poltrone. Le mie eleganti forniture di bordo, dalle posaterie, alle stoviglie alle lenzuola alle coperte, verranno in parte trasferite e riutilizzate sulle altre unità della flotta superstiti ancora per poco o saranno ricollocate presso antiquari, case d’asta e privati collezionisti. Purtroppo tanti oggetti artistici finiranno dimenticati nei fondi di qualche magazzino, altri andranno ad abbellire gli uffici di rappresentanza di qualche ministero e qualcosa si perderà fatalmente nei vari passaggi.

Venni venduta per demolizione alla famosa “Società Terrestre Marittima” di La Spezia, che fece un vero affare perché mi pagò soltanto 400 milioni di lire che, vi assicuro, nemmeno nel 1973 erano una grande cifra, almeno per un transatlantico del mio rango! Lasciai Napoli il 7 maggio nell’indifferenza generale: solo qualche marittimo che mi conosceva bene venne a salutarmi, lo fece levandosi il berretto e salutandomi agitando le braccia, come avevano fatto migliaia e migliaia di persone a tutte le banchine cui avevo attaccato o dalle quali ero

salpata annunciandomi col suono possente della mia sirena in quegli splendidi due decenni precedenti. Forse a qualcuno di essi scese pure una lacrima, ma quando arrivai a La Spezia il giorno 11 trainata dal potente rimorchiatore d'altura "Ariel" a ricevermi non c'era nessuno. Mi attendevano solo le fiamme ossidriche del cantiere di demolizione, in cui entrai subito e venni smembrata in pochi mesi, con un'efficienza ed una rapidità che pareva dovesse farmi sparire alla svelta, come fossi stata una cosa brutta, vecchia, superata, ormai obsoleta di cui doversi vergognare. C'è una foto, apparsa su "Il Secolo XIX" di Genova di quei giorni: l'articolo recita "La Giulio Cesare ha compiuto l'ultimo viaggio" e sotto ci sono io, immortalata forse l'ultima volta intera poco prima che squadre di operai salissero a bordo per farmi a pezzi: i bei colori sociali dell' "Italia di Navigazione" sono ancora ben visibili, dal tricolore sul bianco fumaiolo alle strisce verde brillante sulla linea del bagnasciuga e a mezzo scafo. Però le cubie delle àncore sono già grondanti di ruggine e il mio aspetto, già mezza sbandata sul lato di babordo, è triste e smarrito come quello di un condannato davanti al plotone di esecuzione.

E così me ne sono andata per sempre, in quell'inverno 1973-'74 dove c'era altro da pensare che ad un transatlantico che finiva prematuramente a morire. Per i più ero solo una nave, divenuta oltretutto inutile. E forse lo ero, ma avevo anche un'anima, e il mio ricordo è ancora vivo nel cuore dei tanti passeggeri che ho felicemente trasbordato per anni da un lato all'altro dell'Atlantico e in quello dei marittimi che hanno navigato con me. Nel quartiere di San Telmo a Buenos Aires, presso i tanti piccoli antiquari della zona si trovano ancora oggi piccoli oggetti, gadgets e memorabilia che mi ricordano: posacenere, manifesti pubblicitari e qualche modellino d'agenzia. Anche qui in Italia fino a qualche anno fa nell'ambito delle aste navali, oggi sempre più rare, riaffiorava qualche pezzo che mi era appartenuto. Oggi forse esiste ancora qualcosa presso un negozio specializzato di La Spezia e il materiale presente in alcuni importanti musei navali, e presso qualche Istituto Nautico, a Genova e altrove. Modelli e reperti significativi ma poca roba, se penso che l'Italia, unica fra le nazioni che hanno avuto un passato marittimo importante, non sia stata capace di conservare non dico me ma almeno una delle tante navi passeggeri di un tempo. C'è solo un frammento del fronte sovrastrutture del "Conte Biancamano" miracolosamente salvato e visitabile oggi presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano ma non si è pensato, fra le tante, di salvare per esempio la "Cristoforo Colombo" che, quale gemella superstite dell' "Andrea Doria", forse avrebbe meritato un diverso trattamento. L'ultima occasione persa è stata quella della mia gemella "Augustus" che, dopo essere stata alienata anch'essa nel 1976, languiva da anni a Manila nelle Filippine e nel 2010 stava in attesa di un eventuale compratore ad un prezzo più che competitivo. La nave era in ottime condizioni e, quel che più conta, conservava ancora l'aspetto originario e persino buona parte degli arredamenti interni erano ancora quelli dei tempi d'oro. Sarebbe stata un'ottima occasione riuscire a riportarla nel Porto Antico di Genova o comunque in un porto italiano per adibirla a nave-museo, centro congressi e in parte a hotel galleggiante, a testimonianza dell'epoca felice della nostra marineria passeggeri come hanno fatto, fra gli altri, i più accorti olandesi con la loro ammiraglia "Rotterdam", acquistata dal comune stesso della città di cui porta il nome e oggi restituita allo splendore originario opportunamente ormeggiata come attrazione storico-turistica alla medesima banchina cui aveva in precedenza attraccato tante volte.

Ma si sa, in Italia abbiamo cura dei cimeli del nostro antico passato e un pò meno di quelli recenti. Anche l' "Augustus" è finita demolita a Taiwan nel 2011 ed oggi naviga nuovamente con me, in quelli che chi sta scrivendo in mia vece ha definito i "Campi Elisi" degli Oceani dell'Aldilà dove spesso ci rivediamo e ci salutiamo, come quando ci incrociavamo in pieno Atlantico, l'una diretta a sud e l'altra a nord, lanciate a brevissima distanza a tutta forza, col gran pavese al vento ed i passeggeri festanti che si salutavano da una murata all'altra, mentre le nostre sirene combinate suonavano festose e frotte di gabbiani, alatri e delfini seguivano le nostre lunghe scie spumeggianti, dal cielo e dal mare...quell'Oceano che ci ha viste fiere protagoniste dell'ultima gloriosa epopea delle navi passeggeri di linea italiane".

Firmato: Motonave "Giulio Cesare", costruzione nr. 1756,
Monfalcone, 1951.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 1 marzo 2021

ingegnere aeronautico vice-gran cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova storico aero-navale

LE RIFLESSIONI DI SILVESTRO SANNINO

Caro Decio,

Nell'ultimo articolo, "Our seamen" di Samuel Plimsoll, che ritengo, a parte qualche indugio su me stesso, una delle cose più significative che io abbia scritto per le tue NEWS, la "teoria del Big Bang" l'ho fatta diventare teoria del Big Ben con evidente refuso per assonanza. Chiedo scusa.

Ho lasciato alcune frasi in inglese per dare loro maggior forza comunicativa; ad esempio:

"Oh, captain, you are getting timid as you get into the years" sottende il concetto del disposto, sancito dalla SOLAS e da altri documenti IMO, che il capitano a bordo non deve avere alcuna forma di condizionamento da alcun soggetto giuridico interessato... ma!

Un abbraccio

Silvestro Sannino

L'AMERICA'S CUP E LE BARCHE PIÙ VELOCI DEL VENTO

Le prestazioni delle barche che partecipano all'America's Cup 2021 sono davvero impressionanti. Basti pensare che con venti intorno ai sedici nodi le barche planano come un aircraft, tenute a mezz'aria con i loro foil (ali) regolabili; ed ho potuto notare che con venti al traverso di venti nodi le barche fanno spunti di velocità che superano i 40 nodi. Sembra un paradosso fisico ma è la realtà.

Se ricordi, caro Decio, una decina di anni fa mi ponesti il quesito se una nave propulsa a vela poteva andare a velocità superiore a quella del vento. Io ti indicai due pagine del mio libro di Storia della Navigazione (Vol. II, pag. 105, nota 82, e pag. 196). In tali pagine si discute della genesi del problema, sollevato dallo storico della Matematica E. Montucla oltre due secoli fa. In principio è possibile se il vento è intorno al traverso. Per tali andature la spinta del vento è sempre attiva, con l'aumentare della velocità della nave. Una massa sottoposta a forza accelera, aumenta di velocità. Ma poi interviene la resistenza che cresce con la velocità. Se si sagoma lo scafo in modo da ridurre la resistenza, l'equilibrio delle forze si ha a velocità più alte, anche superiori a quella del vento. Tutto qui la filosofia del fenomeno, la fenomenologia.

Se invece il vento spira da poppa, la nave aumenta di velocità ma al crescere di questa diminuisce la spinta del vento che diventa nulla quando la nave cammina alla velocità del vento. Ed allora, bisogna rivedere il classico auspicio di buon vento in poppa? No, come metafora è sempre valido, ti pare?

Il 22 agosto del 1851 si svolse una regata della One Hundred Guinea Cup, autorizzata dalla regina Vittoria tre anni prima, alla quale era stato invitato il New York Club che partecipò con lo schooner America.

Nelle acque del Solent, attorno all'isola di Wight, America sbaragliò 15 yacht inglesi e conquistò il prestigioso trofeo, che in seguito prese il nome di America's Cup e fu tenuta dagli americani per oltre 20 sfide, fino al 1982. La gara del 1851 si svolse sotto gli occhi della giovane regina Vittoria la quale, appreso della vittoria di America, chiese ai suoi assistenti chi fosse il secondo. "Your Majesty, there is no second", fu la risposta laconica e flemmatica del suo aiutante principale. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti del progresso tecnologico. Per tornare alla America's Cup che in questi giorni si svolge ad Auckland (Nuova Zelanda) e per capirci qualcosa sono ricorso all'aiuto degli amici Roberto Balestrieri e Giuseppe Balzano, entrambi ingegneri navali con particolari competenze culturali e professionali. Tra l'altro l'ing. Balzano si laureò con una tesi sugli aliscafi.

Se ho capito bene le barche che vediamo impegnate in questi giorni non hanno più la estesa deriva con pesante zavorra di piombo per equilibrare il momento abbattente delle vele. Gli scafi attuali sono leggeri, con vele a doppia tela, in pratica rigide come quelle delle giunche cinesi (sempre loro!). Ai due lati portano dei foil con lunghi bracci retrattili, i quali hanno la funzione di fornire la portanza (spinta verso l'alto) e di equilibrare il momento abbattente delle vele. Quando "volano" sull'acqua i contatti col mezzo mare sono assicurati

dai foil e dal timone. Rimane quindi che la fisica, e se vogliamo la filosofia del fenomeno, è spiegata ancora dall'interazione dei due mezzi in cui si muove la barca: aria e acqua. Sul piano "tecnico" sono da considerare il ruolo del computer e l'arte marinaresca dell'equipaggio.

SULLA SCUOLA RIDOTTA

Uno degli aspetti più sconcertanti in questo anno di pandemia da COVID riguarda la scuola, sia per le misure adottate sia per l'assenza di altre. Discussioni e polemiche senza fine sulla pelle dei giovani che sono quelli a pagare lo scotto più salato. Durante l'estate scorsa si potevano organizzare delle "conferenze di servizio", come ad esempio si fece quando fu introdotto il riveduto "esame di maturità" del Ministro Luigi Berlinguer. Gruppi di distretti scolastici potevano discutere i problemi delle scuole, che non sono gli stessi, rappresentate dal Dirigente Scolastico (Preside) e due docenti. Le proposte portate a sintesi dagli Uffici Scolastici Regionali avrebbero fornito utili indicazioni sul da farsi, a costo zero (altro che banchi a rotelle!).

Un altro punto essenziale, ancora attuale, resta quello di esaminare politiche, criteri e metodi pedagogici per ridurre gli effetti negativi delle misure restrittive sulla crescita armonica dei giovani, i quali nell'età adolescenziale hanno un cervello nella fase di massima potenzialità ed efficienza. Le lezioni a distanza hanno un'efficacia limitata; è necessario tentare un recupero del tempo perduto con azioni adeguate, mirate. Tali azioni, e chi non è ignaro di processi pedagogici e metodi didattici lo sa e lo deve sapere, sono praticabili e possono essere di notevole efficienza se non lasciate solo alla responsabilità dei singoli docenti.

Un punto essenziale è quello di rivisitare i programmi di studio, oggi indicati solo per linee generali, con una bella

potatura dei “rami secchi”. Si rende necessario privilegiare quegli argomenti che hanno una valenza culturale e pedagogica più ampia, più “formativa”; operazione “tosta” ma praticabile, che richiede elevate competenze disciplinari e didattiche. Un esempio banale: quando iniziai a insegnare avevo una cattedra di 14 ore in una sola classe (la V) e mi capitava, talvolta, di fare lezioni anche di due ore! Un massacro per la mente dei ragazzi. Dopo qualche anno la stessa lezione l’avevo ridotta a un’ora e poi ancora meno, circa mezz’ora, con enormi vantaggi cognitivi, culturali e psicologici.

La selezione di argomenti e metodi di grande valenza formativa è un gap da colmare se si vogliono ridurre certi effetti perversi, accresciuti dalla pandemia. Una politica della scuola, che interessa in modo diretto più di otto milioni di studenti, dovrebbe essere in grado di far pervenire a studenti e famiglie messaggi corretti e chiari e sapersi riferire alle indicazioni che emergono in sede OCSE. E’ possibile ciò? Sì, se si rimuovono certi vincoli. Come? Aprendo gli occhi e cercando di affrontare i problemi con cognizione di causa. In che modo? Intanto prendiamo atto che in Italia non ci sono giornalisti esperti di scuola. Perché sovvenzionare decine di testate che dicono tutte le stesse cose e non privilegiare quelle che si interessino di Scuola in modo non superficiale? Inoltre si tenga presente che in sede OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) il responsabile del team del progetto PISA (Programme for International Student Assessment) si chiama Andreas Schleicher. Egli è Director for Education and Skills ed il principale consulente del Segretario Generale dell’OECD. Il dr. Schleicher, poco più che quarantenne, ha studiato Fisica in Germania ed ha conseguito la laurea in Matematica e Statistica in Australia! Capito l’antifona?

Il progetto PISA confronta e verifica, ogni tre anni, lo stato cognitivo dei quindicenni di tutti i paesi del mondo. I test proposti vertono sui seguenti campi disciplinari: Reading-Literacy; Mathematics; Science. Un tema generale, ben curato ed interessante, è il metodo del Problem Solving, declinato in quattro livelli di difficoltà. E' noto che della questione in Italia ci si interessa solo quando si fanno le prove (ogni tre anni) e vengono resi noti i risultati con brevi trafiletti sui giornali. E' anche noto che l'Italia consegue risultati differenziati sul territorio nazionale ed in media naviga nelle zone medie o basse delle classifiche.

Silvestro Sannino, 19 febbraio 2021

IL GALATA MUSEO DEL MARE NON SI FERMA

Il Galata non si ferma ANCHE SE E' VISITABIL ORA IN PRESENZA., i curatori continuano il lavoro sulle collezioni e le attività di valorizzazione per far fruire del più grande museo marittimo del Mediterraneo anche da casa.

Puoi visitarlo anche virtualmente: tre nuovissimi virtual tour dedicati a: sala Coeclerici "Navigare dell'arte", sala dei Globi e degli Atlanti e sala degli armatori.

I tour disponibili sul sito del Galata Museo del Mare sono finanziati da Fondazione Paolo Clerici.

Insieme a tante toccanti testimonianze italo brasiliane, puoi rivedere le interviste a Paolo Masini Presidente Comitato di Indirizzo MEI e Pierangelo Campodonico Direttore Mu.MA in YouTube Istituto Italiano di Cultura di Rio.

LA LETTERA

Sul centenario del P.C.I.

Caro Decio, riporto qui di seguito una mia breve replica alla lettera di Stefano Briata che commenta la mia analisi dedicata al centenario del Partito Comunista Italiano (DLNews n. 2/2021).

Grazie e cordiali saluti.

Tobia Costagliola

Replica

L'intenzione della mia analisi non era di natura apologetica né denigratoria (a torto o a ragione).

Ho ritenuto citare l'enciclopedia Treccani quasi a supporto di una imparzialità che evidentemente non è stata recepita. Non potevo certo citare l'Unità o la Discussione o il Secolo d'Italia né , tampoco, il famoso e discusso Candido (ultima generazione).

Ho ritenuto doveroso citare l'autorevole enciclopedia Treccani (chechè se ne dica) per alcuni indispensabili riferimenti storici propedeutici all'anniversario della fondazione del partito. Ci vuole ben altro per parlare di Storia e Biografie dei personaggi citati : non era quella la mia intenzione. La Storia e le biografie lasciamole a chi , scevro da ogni influenza ideologica e di appartenenza, riuscirà a scrivere o riscrivere la Storia come si deve.

Quando Decio mi ha chiesto di scrivere qualcosa sul centenario del PC avevo considerato la sua richiesta quasi come una provocazione . Ma poi ho accettato volentieri perché, l'attuale momento socio-politico italiano, mi sembrava l'occasione propizia per evidenziare il comportamento dei partiti politici italiani , PC incluso, all'indomani

dell'armistizio, quando responsabilmente, anziché "scannarsi tra di loro" riuscirono a dare il meglio delle loro energie collaborando , gomito a gomito, per risollevare il Paese dallo sfacelo della guerra.

E ci riuscirono nonostante nessuno , dall'alto, glielo avesse imposto. Il mio intento era quello di stabilire un parallelo tra quell'epoca ed il presente in cui, finalmente, dall'alto, è stato "imposto" o "raccomandato" un comportamento ispirato a quell' identico spirito unitario di allora. Ci riusciranno i nostri eroi?....

Mi rammarico che la mia analisi , male interpretata, non abbia suscitato la auspicata necessaria perspicacia. Ci sono taluni che soltanto a sentire il nome PC vengono affetti dall'orticaria...Comunque terrò presente questa reazione di Stefano Briata quando Decio, negli anni a venire, mi chiederà, di ricordare il centenario di Fratelli d'Italia.... o... della Lega...o della DC.

T.Costagliola

L'impresa di Fiume nel centenario

Caro Decio, nell'ultimo numero della tua preziosa DLNews hai fatto cenno al centenario testé trascorso della conclusione dell'impresa di Fiume. Giusto un mese fa sulla Newsletter della Società Letture e Conversazioni Scientifiche (storico sodalizio del quale sono Vicepresidente) é apparso il pezzo che allego nel quale ho cercato d'inquadrare a 360° quella vicenda. Un'impresa della quale spesso si parla più che altro per sentito

dire e nella quale tra l'altro ebbe - come ho messo in nota - un ruolo non trascurabile Giuseppe Giulietti, il fondatore della Cooperativa Giuseppe Garibaldi. Un personaggio finito troppo presto nel dimenticatoio. Forse perché a motivo del suo carattere e del suo spiccato saper fare schiacciò molti - forse troppi - calli. Un cordialissimo saluto.

Marco Macciò

Ringrazio il dottor Marco Macciò, già capo ufficio studi di una grande società di brokeraggio marittimo e poi manager di flotte importanti. Abbiamo deciso di rirendere l'importante ricorrenza perché coinvolge non solo la storia di quegli anni ma la figura inedita di D'Annunzio e la rivoluzine russa.

La mareggiata del 1955 e la diga spezzata a Genova

Gent.mo Lucano,

Ho ricevuto, tramite la "Casina dei Capitani" di Meta di cui sono socio, il DL NEWS del giorno 10 corrente mese. Riterrei utile, per la verità storica, una precisazione riferita all'interessante memoria scritta dal comandante Claudio Franconi in ricordo del disastro della diga foranea del Porto di Genova nel 1955. L'Autore, testimone oculare dell'avvenimento, ne descrive i dettagli: la furia degli elementi, le ciclopiche distruzioni e l'avventurarsi verso l'ormeggio, nonostante tutto, della motonave "Giosuè Borsi" della Tirrenia: Non furono e non sono nuovi nel cimentarsi in tali manovre coraggiose molti comandanti e gli equipaggi nella storia della Tirrenia data la particolarità dei servizi svolti. Ammirevole l'interessante descrizione dell'avvenimento

e fondamentale la testimonianza resa dal comandante Franconi. Trovo tuttavia molto plausibile il dubbio che vi fu sull'identità della nave protagonista della rischiosa impresa: "Giosuè Borsi" o "Città di Catania"? Furono entrambe della Tirrenia. La "Città di Catania" fu costruita a Venezia nel 1949 col nominativo "Anna Maria" per conto dei fratelli D'Amico. Nel 1953 fu acquisita dalla Tirrenia che la mantenne in servizio sulla linea del Periplo Italice fino al 1970, con approdi frequenti nel porto di Genova. Fu, dunque, coeva della "Giosuè Borsi", impostata sullo scalo nel 1941 ma consegnata nel 1947 per via della guerra, anch'essa frequente a Genova quale porto capolinea del Nord Europa. Le sagome delle due navi, entrambe di tipo commerciale, quantunque di dimensioni e potenzialità sostanzialmente diverse, osservate da lontano potevano apparire uguali il che rese plausibile la confusione tra esse. La testimonianza del comandante Franconi fa dunque chiarezza. Nessun accostamento può farsi invece per la prima "Città di Catania", dalla quale prese il nome l'"Anna Maria", una turbonave da passeggeri di inizio secolo dall'apparato motore mostruoso per l'epoca (velocità 23 nodi, tre gruppi di turbine a vapore, tre eliche, 10 caldaie), appartenuta dapprima alle Ferrovie dello Stato e poi alla Tirrenia, dolorosamente perduta per fatti di guerra nel 1943. Se esistesse ancora la Tirrenia col suo storico e imponente Palazzo Siringano alla Riviera di Chiaia, ancora oggi attraverso i suoi archivi ben organizzati sarebbe possibile risalire al nome di quel comandante ardimentoso. Ma gli archivi furono smantellati e trasferiti e dal prossimo 1° marzo quel che resta della Tirrenia a Napoli, purtroppo, non ci sarà più. Assieme al Banco di Napoli e tante importanti realtà se ne andrà al Nord. Nessuno se ne accorge. E' un arretramento continuo, inarrestabile, secolare. Che tristezza! Per Napoli, e per il Mezzogiorno, bistrattata continuamente, dileggiata ad

ogni piè sospinto. Speriamo che l'Europa dia una svolta dopo la pandemia, una mano d'aiuto e più giustizia, ma ne dubito fortemente poiché questo nuovo governo mi appare ancora una volta a prevalente trazione nordista e, per giunta, lontano dai problemi legati al mondo marittimo.

Cordiali saluti.

Bruno Balsamo.

Sant'Agnello di Sorrento, 18 febbraio 2021.

WELFARE GENTE DI MARE

STELLA MARIS Relazione Pastorale 2020

Carissimi Amici; è passato un altro anno di Apostolato del Mare ricco di tanti doni e speranze. Ringrazio ancora una volta tutti i volontari, gli amici, i benefattori, le istituzioni, le compagnie, le società e tutti quelli che a vario titolo hanno reso possibile la vita dell'Associazione.

Nel corso dell'anno 2020, la Stella Maris di Genova ha proseguito (compatibilmente con la pandemia) le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi.

Nel 2020 abbiamo visitato

1292 Navi con 27.871 marittimi imbarcati e contattati (tenendo conto che siamo rimasti fermi a causa delle restrizioni per più di 2 mesi)

Nota sui dati statistici delle visite a bordo delle navi

I dati che riportiamo sono relativi alle navi visitate ed analizzate ai fini statistici: numero di navi, marittimi imbarcati e loro nazionalità:

846 navi a Genova, 312 VTE, 134 Multedo per un totale di 1296 navi e 27871 marittimi imbarcati.

Di queste navi abbiamo riportato quelle con equipaggio di unica nazionalità che assommano a 390 navi pari al 30,19% del totale; con due nazionalità: 264 navi pari al 20,43% .Le navi con una e due nazionalità rappresentano il 50,62% delle navi visitate e analizzate (49,84% nel 2019) e quelle con tre o più nazionalità ammontano a un sempre significativo 49,38% (50,16% nel 2019) con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di differente lingua, cultura e tradizioni alimentari.

Queste diversità possono accrescere il disagio dei marittimi a bordo e rappresentare un rischio in caso di grave incidente della nave dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo (inglese) è determinante per impartire o eseguire un ordine, per la propria ed altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave.

Riferendoci sempre alle 1292 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella Filippina con 7239 marittimi pari al 25,97% del totale (10296 e 30,64% nel 2019). Al secondo posto segue l'Italia con 5959 marittimi 21,38%, (4648 e 13,83% nel 2019), terza India con 2634 marittimi (4426 nel 2019), segue Ucraina 2211, Turchia 1428, Cina (PRC-Taiwan) 1310, Russia 1107, Romania 891 e così via come da tabella che riporta per confronto il numero dei marittimi rilevati nel 2019. Nella voce

altri Paesi Asiatici (681 marittimi contro 1030 del 2019) sono raccolte le nazionalità Pakistan, Myanmar, Sri Lanka, Bangladesh, Thailandia, Malesia, Indonesia. Alla voce altri Paesi Europei (2549 marittimi contro 3966 del 2019) abbiamo una miscellanea di nazionalità: Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Bulgaria, Belgio, Spagna, Danimarca, ecc. La voce Paesi Mediterranei non europei comprende i marittimi di Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Israele, Libano e Siria. Alla voce Africa abbiamo registrato marittimi delle nazionalità africane non mediterranee: Togo, Benin, Nigeria, Capo Verde, Tanzania, Etiopia, Eritrea, Sud Africa. Abbiamo poi : Americhe: Perù, Cile, US, Oceania Australia, Isole Kiribati

Nel periodo di Natale sono stati consegnati ai marittimi sulle Navi

**2500 Calendari
1000 pacchi Natalizi
(confezionati tra l'altro con i cappellini e sciarpe di lana fatti a mano arrivati da tutta la diocesi)
500 mascherine monouso
500 flaconi di detergenti igienizzanti
100 SIM CARD internazionali per telefonare alle famiglie**

La Stella Maris al tempo del Covid-19

Abbiamo dovuto interrompere le nostre attività intorno ai primi di marzo per salvaguardare i nostri volontari e i marittimi, ma il cuore e l'entusiasmo per la nostra missione non si sono mai fermati. Abbiamo dovuto trasformare e ristudiare il nostro servizio muovendoci anche attraverso altri canali per rimanere al fianco dei marittimi.

Con l'iniziare del dilagare della pandemia c'è stato un caso di positività al covid-19 a bordo della M/N Rhapsody e la nave venne messa in quarantena nel porto di Genova. Ci siamo subito mobilitati comunicando ai marittimi, attraverso una lettera, la nostra vicinanza in quel momento difficile. La lettera è stata molto gradita dall'equipaggio al punto che, attraverso la compagnia, è stata inviata a tutte le navi della flotta. Abbiamo così pensato di scrivere una lettera ai marittimi di tutte le Navi ferme nel porto di Genova e a quelle che in quel periodo avevano problemi di attracco nei porti. La lettera è stata inviata a tutti tramite e-mail e diffusa tra gli equipaggi di varie nazionalità, Anche in questo caso è stata molto gradita dagli equipaggi.

Durante la Settimana Santa ci siamo attivati confezionando 400 piccoli doni pasquali destinati ai marittimi, ovetti di cioccolato e preghiere, recapitati sulle navi in transito e su quelle ferme in porto a causa del Covid-19 attraverso il Corpo Piloti del porto di Genova. Tra le tante in particolare alla "M/N Splendid" che nel porto di Genova è stata trasformata in Nave Ospedale. La Pasqua è un periodo che "apre" il cuore alla Fede, attraverso le avversità si deve rimanere saldi, in vista della Resurrezione. Ecco perché non potevamo rimanere lontani dai nostri Fratelli e Sorelle del Mare durante questa lunghissima Via Crucis.

Durante il giorno della Santa Pasqua abbiamo organizzato in Capitaneria di Porto una benedizione attraverso il loro canale VHF, un canale di servizio che raggiunge tutte le Navi in Porto, destinata a tutti i marittimi in ascolto, lontani da casa in questo giorno molto particolare per i cristiani.

La benedizione è stata impartita dall'Arcivescovo di Genova, S.E. Reverendissima il cardinale Angelo Bagnasco: la voce del pastore della nostra arcidiocesi è giunta a tutti quegli uomini e donne abituatisi alla lontananza dagli affetti, ma provati

ulteriormente durante le festività dalle nuove misure anti-covid19. Questo è stato reso possibile alla collaborazione ed all'amicizia con la Capitaneria di porto ed al suo Comandante l'Ammiraglio Nicola Carlone che insieme a tutto il cluster marittimo da sempre ci sostiene.

Data l'impossibilità di rimanere fisicamente al fianco dei marittimi, abbiamo implementato la nostra presenza sui social media, presenti su molte piattaforme dove abbiamo registrato un aumento notevole dei contatti, come ad esempio sulla pagina Stella Maris Genoa di Facebook che è attualmente seguita da quasi 3000 persone. È in fase di creazione inoltre un nuovo sito web, multilingue, contenente informazioni necessarie ai marittimi in qualsiasi momento e in qualsiasi parte del mondo.

Essendo parte integrante e fondamentale del nostro operato di welfare marittimo il supporto spirituale, abbiamo progettato un opuscolo con una preghiera per la fine del Covid-19, distribuita via e-mail alle navi sono state raggiunte più di 80 navi passeggeri con i rispettivi equipaggi e moltissime navi da carico. La Preghiera è stata accompagnata da una lettera dell'Ammiraglio del porto di Genova. Questa preghiera è stata anche distribuita successivamente direttamente a bordo e consegnata ai marittimi, rispettando ovviamente tutte le misure di sicurezza richieste dalle nuove disposizioni governative.

Per rimanere vicino anche ai marittimi lontani dal porto, in questo particolare momento non potendo scendere a terra ed a volte nemmeno tornare a casa, stiamo creando una mailing list con i contatti delle navi che hanno toccato il porto di Genova nel 2019 / 2020. Si parla solo per il nostro Porto di circa 6000 Navi. Questo per poter inviare loro, quotidianamente, una rassegna di notizie in diverse lingue ed un segno di vicinanza.

Da metà maggio 2020 abbiamo ricominciato (con prudenza e rispettando tutte le norme e disposizioni in termini di Coronavirus) a visitare i marittimi in porto per far sentire loro ancora più concretamente la nostra vicinanza ai in questo difficile momento, facendoli sentire “a casa lontani da casa”. Una mascherina per i marittimi che non possono sbarcare. In 100 anni l'Apostolato del Mare ha imparato a conoscere profondamente i marittimi e ci siamo impegnati a tutelare il loro benessere, oltre agli aspetti spirituali non dimentichiamo quelli materiali; abbiamo quindi confezionato singolarmente 5000 mascherine monouso (nel rispetto delle disposizioni igienico-sanitarie) , che abbiamo consegnato ai marittimi a bordo delle navi.

Con questo dono i volontari di Stella Maris sono tornati a incontrare i lavoratori del mare che, all'ormeggio in porto, non possono sbarcare. Il lungo periodo di lock down ha limitato fortemente anche l'attività degli “ship visitor” dell'associazione che si prende cura del conforto spirituale e materiale dei marittimi lontani da casa. Ma non ha impedito l'incontro con i marittimi, che grazie ai social e alle videochiamate hanno potuto soddisfare il loro bisogno di parlare e soprattutto di sentirsi ascoltati. Con il graduale allentamento delle restrizioni anti Covid, sono riprese anche le prime visite a bordo, e quindi l'incontro con i marittimi di persona, seppur da dietro la mascherina. E proprio la mascherina è stato il primo dono offerto da Stella Maris al personale imbarcato. Assagenti, infatti ha donato alla Stella Maris genovese 500 mascherine chirurgiche, che i volontari hanno confezionato, insieme a un biglietto, e iniziato a distribuire a bordo, riaccendendo il sorriso dei marittimi. Le forniture di mascherine stanno continuando (ne sono state acquistate un primo lotto di 4500) , così come il lavoro dei volontari nel confezionarle e distribuirle a bordo.

La Pandemia ha evidenziato quanto Il mondo marittimo sia ancora dimenticato a livello globale e quanto non esista una normativa condivisa ed una rete di welfare. Centinaia le navi da crociera in rada, perché i governi non le facevano rimpatriare. Migliaia i marittimi bloccati.

Paradossalmente però sia a livello di Chiesa che di Stati, il Covid è stata l'occasione per mettere in luce questo mondo. Molti marittimi hanno sofferto la solitudine (con problemi di stress e sicurezza) , a causa della lontananza forzata nell'impossibilità del ricambio equipaggi. Il lavoro è tanto e le emergenze anche.

Natale 2020

L'Arcivescovo di Genova Padre Marco si è recato Martedì 22 Dicembre in Capitaneria di Porto di Genova per un augurio ed una Benedizione Natalizia a tutto il mondo Marittimo.

Dopo l'accoglienza in Capitaneria da parte dell'Ammiraglio Nicola Carlone Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Genova; nella sala operativa insieme a Don Fabio Pagnin Cappellano Militare ed al Diacono Massimo Franzì Assistente Stella Maris si è svolta la cerimonia. Erano collegate con un canale radio VHF della Capitaneria tutti gli equipaggi delle Navi in Porto e lo Shipping Genovese. Dopo aver trasmesso l'estratto dell'angelus del Santo Padre di Domenica 20 Dicembre

~~L'Arcivescovo in visita alla Stella Maris di Genova~~

Navi Passeggeri e Traghetti

Durante la pandemia abbiamo anche intensificato le visite alle Navi passeggeri, in questo difficile momento sanitario ed economico, per una vicinanza concreta all'Equipaggio, ai Comandanti ed alle Compagnie Armatoriali. (Costa – MSC –

GNV – Grimaldi Holding - ecc.) L’iniziativa è stata molto gradita ed apprezzata, a tal punto che abbiamo pensato di strutturare e potenziare l’iniziativa

Istituto “Nautico” San Giorgio video lezioni

Importante e costruttiva è la collaborazione con l’Istituto Nautico. A tal punto che la Stella Maris è stata inserita come materia di studio nell’ambito dell’educazione civica. I nostri ragazzi hanno tenuto video lezioni alle varie classi. Alcuni studenti stanno facendo servizio in Stella Maris. Importante è quindi la formazione di questi ragazzi che saranno i marittimi del futuro. Molti infatti anche dopo il diploma rimangono a fare servizio in Stella Maris , formando il gruppo Giovani (alcuni di loro sono già terzo Ufficiale su importanti compagnie)

Impegni - Progetti – Sogni per il 2021

1) Visite: Potenziamento visita alle Navi Passeggeri e Traghetti

2) Yacht: Vorremmo tentare anche un’assistenza al settore degli Yacht (anche di piccolo cabotaggio) ormeggiati a Genova (settore che sembra minore ma è abbastanza dimenticato ed in sofferenza)

3) Email Navi: Vorremmo potenziare e strutturare la main list navi per poter far sentire a tutti gli equipaggi, almeno in alcuni momenti dell’anno, la nostra vicinanza. Specialmente in questo momento particolare.

4) Wi-Fi: Stiamo lavorando con tutto il Comitato di welfare, il Comune e l’Autorità di Sistema, per studiare la possibilità di una rete di wifi gratuito in porto. Rete di wifi che possa toccare tutte le navi in banchina, dando così la possibilità ai marittimi che non possono scendere a terra di poter accedere ai social e mettersi in contatto con le famiglie. Specialmente in

questo periodo dove a causa della pandemia, i marittimi non possono neanche scendere in banchina e tantomeno poter uscire dal Porto.

5) Cartelli: Vorremmo riposizionare nel Porto nuovi cartelli con le informazioni del Welfare e della Stella Maris. Questo per dare la possibilità ai marittimi (appena la situazione si normalizzerà) di contattarci, trovare le principali indicazioni utili sulla città e sui servizi.

6) Locale presso stazioni marittimi: Un sogno coltivato da anni per avere un punto di appoggio al servizio dei marittimi imbarcati sulle Navi da Crociera. Un locale per la Stella Maris era già presente nel 1932 a piano calata di Ponte dei Mille ed ingrandito nel 1954 a servizio del personale femminile di bordo.

7) Cappella porto: La speranza è di avere, come in tutti i principali porti italiani, una Cappella Madonna Stella Maris a servizio di passeggeri e marittimi anche nel nostro porto. (Cappella multi religiosa)

8) Centenario Apostolato del Mare: Nel 2020 avremmo dovuto celebrare il centenario della Stella Maris nata a Glasgow nel 1920. A Genova la prima sede era nella Canonica della Parrocchia di S. Marco al Molo. Abbiamo rimandato tutto nel 2022

Grazie ancora a tutti

Diacono Massimo Franzi

Un libro da cercare nelle librerie dell'usato

COMANDANTE DESIDERIO TONIETTI
Eroe del mare (1881-1933)

**Autori: Acrch. Enrica Zinno e C.l.c. Fulvio Rucconi, già pilota del porto di Genova
Phasar Edizioni**

**Dall'affascinante storia del capitano Desiderio Tonietti, elbano di Rio Marina, comandante di velieri oceanici, poi di piroscafi su rotte transatlantiche, affondato da UBOAT tedesco in Atlantico nel 1918, decorato con medaglia d'argento al V.M., si evincono particolari preziosi sulla storia della navigazione. Un libro breve (solo 100 pagine), ricco di foto sia tratte dalla collezione degli autori sia frutto di ricerca in archivi, che costituisce una vera ghiottoneria per esperti e appassionati.
G.M.FALANCA**

Da Usclac-Uncdim-Smacd nuovi servizi per gli equipaggi di yacht

Attivato un Caf presso gli uffici di Viareggio per consulenze di tipo fiscale, legale, previdenziale e assicurativo

Genova/Viareggio, 19 febbraio 2021

Il sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina) arricchisce l'offerta di servizi estendendoli anche ai lavoratori del settore nautico, in particolare i comandanti di maxiyacht e più in generale tutti i membri degli equipaggi delle barche da diporto.

Il sindacato infatti, attraverso una convenzione, ha attivato un patronato e un Caf (centro assistenza fiscale) presso gli uffici di Viareggio, in via Coppino 149. Qui ai lavoratori della nautica viene fornita consulenza di vario tipo, fiscale, legale, assicurativa e pensionistica: proprio quella dei conteggi contributivi è una delle necessità più sentite dai marittimi, insieme all'assistenza relativa ai contratti di lavoro, in Italia e all'estero.

Gli stessi servizi offerti a Viareggio (viareggio@usclac.it) sono comunque disponibili anche presso la sede centrale del sindacato a Genova (segreteria@usclac.it), previo appuntamento telefonico.

**Riccardo MASNATA r.masnata@gmail.com
cell 328 6654792**

fine