

○*○*○*○*○*○*○*○

L'ISOLA CONTESA

La Sardegna è diventata (c'entra relativamente la pandemia) un caso che ha coinvolto il sistema dei trasporti con il continente.

Abbiamo assistito ,come mai nel passato, ai colpi di decreto del MIT un giorno si e uno no alla contesa tra armatori pubblici (ex Tirrenia che gode di una sovvenzione) e armatori privati per aprire al libero cabotaggio , dopo la Sicilia, qualsiasi tipo di nave italiana con Registro internazionale , com partimento estero, imbarcando equipaggi misti nazionali ed esteri.

La contesa sta nel fatto che le due associazioni armatoriali Confitarma e Assarmatori sono state su posizioni divergenti, in quanto il cabotaggio è prerogativa di unità nazionali adibite al trasporto di merci e persone con equipaggi italiani . In estrema sin tesi questo era, diciamo era, il pomo della discordia , ma pare che si sia trovato un accordo proprio in questi giorni.

Qualche anno fa avevamo predetto questa situazione (anche per le isole minori) di inevitabile criticità le cui vittime sono i residenti , i marittimi e i turisti.

Con la Sardegna ho ricordi e frequentazioni che risalgono agli anni cinquanta quando sbarcarono nell'isola società e

imprenditori che valorizzarono la Costa Smeralda e piano piano tutta la Sardegna. Col mio amico pittore astrattista Rocco Borella visitammo alcuni scavi archeologici di origine etrusca vicino a Sassari. Alcuni reperti scultorei e maschere fecero esclamare al pittore : “ma questo è Picasso !”. (DL)

EMSA Newsletter June 2020

In this issue: First annual report on CO2 emissions from maritime transport published, Enhance maritime situational awareness over your area with Copernicus Maritime Surveillance, RPAS maritime surveillance resumed in Italy and Croatia in June, and more...

<http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/newsletters.html>

.....

ALL’OMBRA DEL VESUVIO SI PARLA DI CINA E DI CINESI DA MOLTO TEMPO

di Silvestro Sannino

Laboratori tessili, armatori , costruzioni navali sono cinesi

Pentecoste 2020-05-31

Caro Decio, mi chiedi alcune cose, cercherò di dare una risposta. Intanto da poco Agostino mi ha ricordato che la Pentecoste è una festa importante per i cristiani, dedicata alla discesa dello Spirito Santo.

Ho ricevuto la DL NEWS 10, numero dedicato alla pandemia. Mi pare dalla tua lamentela che hai trovato qualche difficoltà nella spedizione probabilmente a causa dell’affollamento dello smart working, locuzione assai attuale ma che il Prof. Sabatini, che tu stimi molto, ha criticato proprio stamane nella sua rubrica “Pronto soccorso linguistico”.

All'ombra del Vesuvio si parla di Cina e di cinese già da molto tempo. San Giuseppe Vesuviano è una ridente cittadina del versante orientale del Vesuvio che ha sviluppato da tempo un'industria tessile di primo ordine. Molti prodotti di lusso venivano e vengono messi in commercio da note “firme”, a prezzi alti, senza la dicitura “made in San Giuseppe Vesuviano”. Stimati amici del luogo mi dicono che la gente della cittadina nel loro DNA hanno inciso “il senso degli affari” e non solo nel settore tessile.

Ma ormai sono più di 40 anni che sui numerosi negozi e laboratori delle vie cittadine appare sempre più spesso una lampada che sta a indicare che esso è passato in mani cinesi; ormai quelli indigeni si contano sulle dita di una mano!

Ancora all'ombra del Vesuvio è da segnalare un altro rapporto commerciale con i Cinesi. L'amico armatore Michele D'Amato è stato il primo in Italia a commissionare la costruzione di una nave in Cina, ai cantieri navali di Shanghai. L'ordine risale a circa trenta anni fa. La triade Giappone, Corea del Sud, Cina è riuscita a imporre in sequenza una specie di monopolio sulle costruzioni navali mondiali.

Già i Cinesi! Sempre più presenti a Prato come a via Napoleone III in Roma mentre agli italiani, giovani e meno giovani, purché nullafacenti viene offerto il reddito di cittadinanza ed altre cosucce in nome del dogma che “certi mestieri non li vogliono più fare”.

Ho letto gli articoli sulla Cina nei n. 9 e 10 delle DLNews. La cronistoria di Briata penso sia stata molto utile, specie per i più giovani e per quelli attempati ma non abituati a leggere i giornali. Però associare il “successo” della Cina al regime politico ed ai bassi costi salariali ivi praticati mi sembra un po' riduttivo. Vi sono altri Paesi in cui la “democrazia” non è quella dei nordici ed i salari sono ancora più bassi che in Cina ma non riescono a fare quello che fanno i Cinesi.

Kissinger ha spiegato alcuni aspetti della Cina che gli permisero di individuare il motivo del “ping-pong” che permise agli USA di venire a capo di una guerra “sporca”. Ed a proposito della guerra del Vietnam, i fatti e non i giudizi dicono che Kennedy innescò un processo che annovera l’assassinio di Diem e l’invio di oltre 20.000 “consiglieri” a Saigon già dal 1961, due anni prima della sua morte; poi la patata bollente passò nelle mani di Johnson e la “escalation” non si fermò. Intanto gli Yankee lo confermarono presidente. E Kennedy veniva già da esperienze come quella di “Bay of the Pigs”; la sua morte, di cui si attendono ancora i reali motivi e moventi storici gli ha fatto guadagnare intitolazioni di piazze e strade everywhere.

Se si vuole capire la Cina bisogna scavare nella sua storia

Penso tuttavia che se si vuole capire il “fenomeno Cina” bisogna scavare nella sua cultura, nella sua storia, nella(e) sua(e) religione(i), nel suo senso di nazione. Un Paese che vanta una civiltà, in molti aspetti ben anteriore a quella greco-romana-cristiana, e solo esso può fare quello che fa la Cina da pochi decenni. Per avere un’idea delle sue potenzialità culturali e tecnologiche basti dare un’occhiata alla monumentale opera di Joseph Needham e Wang Ling “Science and Civilization in China” (1954) per rendersi conto della struttura scientifica e tecnologica di una nazione di grandi risorse naturali, intellettuali e umane. Già Plinio ammoniva con severe invettive, a difesa delle casse dell’Impero, le matrone romane attratte dalle seterie e da altri prodotti voluttuari dell’estremo oriente. Per la sua posizione geoclimatica la Cina era sufficiente in se stessa e non aveva spinte “esplosive” come greci e romani. Ma quando si mosse dai propri confini dimostrò la sua capacità di espansione.

L'ammiraglio Zhen He, tra il 1405 ed il 1433 portò a termine ben sette spedizioni nei mari indici e arabi sottraendo i commerci ai mori. Ma la cosa si fermò lì; allora i cinesi preferivano restare a casa loro, avevano una tendenza "implosiva". In seguito i portoghesi si spinsero in Cina, a Macao, alimentando floridi commerci con i prodotti cinesi. San Francesco Saverio prima e padre Ricci poi assieme ad altri gesuiti cominciarono a indagare nella storia della Cina che si rivelò in tutta la sua dimensione con gli studi del XIX secolo di gente come F. Hirth, A. Hermann ed altri grandi sinologi. Siamo nel periodo in cui gli Inglesi dominavano i mari ed i commerci ed Hong Kong è la loro creatura che oggi soffre di travagli penosi. Nei rapporti con i Cinesi va ricordato anche il sorrentino Mons. Gaetano Pollio, vescovo nella zona di Kaifen ai tempi della II Guerra Mondiale. Quando i cinesi hanno capito che non era importante se il "gatto fosse bianco o nero ma piuttosto che sapesse prendere i topi" si sono mossi ed hanno fatto quello che si vede oggi; e di certo l'hanno potuto fare non per un simpatico slogan ma perché avevano alle spalle una storia, una cultura, una convinzione in una filosofia che riesce ad essere in sintonia con la gente comune. Xi-Jinping ed il sistema politico sono una semplice sovrastruttura che si inserisce in una realtà ricca, complessa, che viene da lontano ed è connotata da un senso di nazione profondo e convinto.

Silvestro Sannino

La storia non si può ignorare, ma l'ultima Cina come confermano fonti autorevoli sapeva già nell'autunno 2019 che cosa stesse accadendo. Il 30 dicembre come scrive un alto funzionario dell'ambasciata italiana (Il Finanziere , aprile 2020) un medico oculista in servizio in uno dei principali ospedali della città di Wuhan scrive in una chat che un gruppo

di pazienti a cui aveva riscontrato una sorta di congiuntivite sarebbe in realtà risultato infetto da SARS.

Denunciato dalle autorità ospedaliere e costretto a scusarsi, il dottore sarebbe morto a casa della stessa malattia. ..

La storia poi è nota, la Cina ha infettato il mondo , e con il regime politico in atto ha imposto una feroce dittatura. (DL)

.....
Un capitano ingegnere da Trieste ritorna a Genova e commenta le nostre news

Il montaggio del sistema parafulmine della Lanterna e del museo della Lanterna

Il nostro ing. Giorgio Marega risponde ai quesiti del DL NEWS 10 e ci rivela del suo impegno per salvare la Lanterna

Io sono a Genova 2 settimane al mese per finire il montaggio del sistema parafulmine Lanterna e museo della Lanterna. Un impegno molto prestigioso di scienza, di tecnica, di strumentazione. Quasi finito e si parla di collaudi e specifiche di manutenzione e per nuovi impianti.

Ho visto lo scempio del Corso Italia che ha ristretto le carreggiate per dare spazio alla pista ciclabile!

L'impovertimento tecnico di Genova è coinciso con il declino dell'Ansaldo. Fincantieri è l'unica che tiene, finchè un governo non staccherà la spina.

Ancora una nota sull'emergenza Covid la fornisce la Corte dei Conti denunciando l'organizzazione dei grandi ospedali italiani lasciati senza difesa...

Interessante e centrata la storia cinese, noi che abbiamo girato il mondo lo avevamo capito da un pezzo. Amaramente dico che sono contento di avere una certa età. Io sono vissuto nell'individualismo e per l'individualismo. Oggi è vietato. Domani sarà reato.

Telefonini che grondano sangue innocente (titolo n.10)

Da chi scrive vorrei dei numeri sull'utilizzo del tantalio e del cobalto negli smartphone rispetto ad esempio nell'industria, nella elettronica professionale, nelle turbine per aereo, per magneti permanenti nel campo dell'auto elettrica o per umili utensili in acciaio superrapido.

Sarebbe interessante anche avere una proporzione fra quello che possono estrarre bambini di 4 anni rispetto a quello che estrae un processo industriale.

Numeri e responsabilità nell'affermarli. Grazie.

Amnesty International su dati Unicef ha nuovamente denunciato i brand dell'elettronica e delle quattro ruote responsabili dello sfruttamento di bambini dai 4 anni in su per scavare nelle miniere del Congo minerali come il cobalto , il fregene, il Coltran; ma altri paesi e tanti bambini sono costretti a recuperare il prezioso minerale per il nostro progresso tecnologico affidato agli smartphone, anche se le grandi multinazionali del settore negano ogni addebito morale e sociale.
(DL)

LA STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

**“LA “PUGLIA DI NAVIGAZIONE” : UNA GRANDE
IMPRESA MARITTIMA DEL MERIDIONE “ CHE SIE’
ALLARGATA IN TUTTO IL MONDO**

E’ ormai sfatato il luogo comune di un Sud totalmente arretrato e di un Nord tecnicamente sviluppato contrapposti l’uno all’altro all’epoca dell’Unità di’Italia. Ciò è stato sconfessato dalle tante documentazioni addotte dagli storici dell’economia com’è pure fuorviante, dall’altro lato, pensare ad un Meridione industrioso depredato da un Settentrione ingordo in quanto il fenomeno si è in effetti verificato ma non nelle misure che qualche storico tendenzioso della “questione meridionale” vuole farci credere. Sta di fatto comunque che nel Sud del Paese fosse presente una importante realtà imprenditoriale che è stata in parte fagocitata o dimenticata e che ha coinvolto tanti settori dell’economia, ivi compreso quello marittimo. (F.P.)

Subito dopo l’Unità della nazione le marinerie numericamente più rappresentative erano quelle dei compartimenti di Genova e Palermo, tenendo presente che in questa graduatoria non possiamo comprendere la cospicua presenza giuliano-istriano-dalmata perchè facente ancora parte della marineria asburgica fino al 1918.

La predominanza di Genova è abbastanza ovvia date le antiche tradizioni marinare di questa città e la sua millenaria storia di Repubblica indipendente basata sui commerci

marittimi, finita nel 1815 a seguito degli accordi del Congresso di Vienna. A parecchie lunghezze troviamo invece Venezia, che ormai da quasi due secoli aveva rinunciato alla sua politica economica sui mari per trasformarsi nella capitale di uno stato di terraferma finito agli Austriaci dopo il trattato di Villafranca e si era riunita all'Italia quando ormai i suoi trascorsi di potenza marinara erano solo un ricordo. Può stupire il fatto che nel Meridione del Paese, vale a dire in quello che costituiva il Regno delle Due Sicilie, la parte del leone in questo campo la facesse Palermo e non Napoli. Fatto sta che il dinamismo armatoriale siciliano è precedente rispetto a quello partenopeo, che pure si svilupperà molto a partire dalla fine dell'Ottocento e a tutto il Novecento coi grandi consorzi armatoriali che conosciamo. Ma all'inizio, a fronte dei circa 200 piroscafi fra grandi e piccoli, navi a vela comprese, registrati nel compartimento marittimo di Napoli, facevano riscontro i 600 di quello di Palermo: meno della metà rispetto ai 1500 e più del porto di Genova ma che mettevano comunque il capoluogo siculo al secondo posto nella graduatoria nazionale di allora. Non è un caso se di lì a pochi anni i gruppi Florio palermitano e Rubattino genovese si fonderanno in quella che sarà la "Navigazione Generale Italiana", per decenni il più importante gruppo armatoriale italiano ed uno dei primi al mondo.

La storia dei consorzi marittimi del Sud fra oriente e occidente

Al Sud, però, e non solo in Sicilia, vedremo la nascita e lo sviluppo di altri consorzi marittimi di cui oggi si è quasi persa la memoria: ripercorrere la storia di uno di essi, forse uno dei più interessanti, ci porterà in Puglia, regione da sempre caratterizzata da un dinamismo commerciale e da una imprenditorialità non sempre riscontrabile in altre realtà

economiche del nostro Mezzogiorno, terra che fin da epoche storiche ha fatto da tramite ai traffici fra occidente e oriente e la cui vocazione mercantile è da 84 anni ben rappresentata dalla prestigiosa Fiera del Levante che si tiene puntualmente a Bari.

In effetti fino al 1860 gli approdi di bastimenti nei porti della Puglia costituivano avvenimenti rari e discontinui: pur essendo state le prime in Italia a tentare di gestire regolari collegamenti transoceanici, le navi della marina mercantile del Regno delle Due Sicilie erano per lo più adibite ai traffici nel Tirreno, nello Jonio fino a Taranto e Gallipoli o verso le Baleari e le coste spagnole né ebbe successo l'esperimento tentato a metà dell'Ottocento di una linea postale da Napoli ad Ancona, Venezia e Trieste con scali a Barletta e Manfredonia . Il successivo tentativo di un servizio mensile fra Marsiglia e Trieste con scali a Napoli e Bari da parte della "Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie" coi piroscafi "Amalfi" e "Sorrento" venne sospeso a seguito dell'annessione del Regno al resto dell'Italia unita, anche se di lì a poco si diede mano ad agevolare le comunicazioni fra le varie regioni del nuovo Stato in mancanza, ancora, di una adeguata rete ferroviaria fra il Nord e il Sud della nazione.

Per quanto riguarda il Mar Adriatico nel dicembre del 1861 venne stipulata una convenzione con la ditta "Accossato e Peirano" di Genova per un nuovo servizio settimanale fra Napoli e Ancona con scalo a Bari, mentre, in previsione della futura apertura del canale di Suez, nell'ottobre di quello stesso anno fu costituita la "Società di Navigazione a Vapore Adriatico Orientale" per l'esercizio di una linea regolare fra Ancona, Brindisi e Alessandria d'Egitto. Aperto il canale, nei porti pugliesi approdarono anche le marinerie inglesi, francesi, olandesi e austriache, allora meglio organizzate delle

nostre e molto interessate all'esportazione dei vini e degli olii locali. Ciò fece sì che intorno al 1870 ben due terzi del traffico

“Società anonima di Navigazione a Vapore Puglia”

marittimo interessante la Puglia fosse appannaggio delle bandiere estere: onde ovviare a questo stato di cose, dopo alcuni tentativi falliti sul nascere, nel 1875 si diede vita ad una nuova impresa marittima ad opera del cavalier Cesare Narducci, facoltoso commerciante di olio e frutta e di Marco Sbisà, imprenditore di origine veneta, i quali fondarono a Bari una “Prima Compagnia Barese di Navigazione” acquistando il piccolo piroscafo “Liburno” di poco più di 300 tonnellate, costruito a Fiume nel 1873, di proprietà dell'armatore raguseo Niccolò Bacich (oggi si direbbe originario di Dubrovnik). La nave, ribattezzata opportunamente “Bari”, inaugurò un proficuo traffico di vini e olii pugliesi fra Brindisi, Bari, Venezia e Trieste al comando del capitano Giuseppe Moscelli, una delle figure di spicco del panorama marittimo locale di allora. I profitti furono immediatamente buoni e l'operazione commerciale fu di stimolo a fare sì che i due fondatori venissero affiancati da altri imprenditori locali che in data 9 febbraio 1876 si resero promotori della fondazione della “Società anonima di Navigazione a Vapore Puglia”, autorizzata in seguito ad operare grazie al Regio Decreto Legge numero 1342 del successivo 25 luglio. Primo piroscafo della neonata “Puglia” sarà il britannico “Fifeshire” di 439 tonnellate che, varato nel 1873, venne acquistato nel corso di quello stesso 1876 e ribattezzato “Peuceta” in ricordo degli antichi abitanti della Penisola Salentina. L'unità sarà assieme al “Bari” la prima ad issare i colori sociali della nuova compagnia, bandiera rossa con una grande “P” bianca al centro contornata da un'àncora

anch'essa bianca e ciminiera nera con fascia rossa mediana e stessa "P" bianca in evidenza.

La nuova società, in cui erano coinvolti nomi di spicco del mondo mercantile pugliese di allora quali i cavalieri Giuseppe Scorcia, Nicola Pantaleo, Pasquale Manzari, Tommaso Colombo e altri, ebbe all'inizio carattere prettamente regionale e nei primi anni si limitò quasi esclusivamente, peraltro con notevole successo, all'esportazione di vino verso la Francia tramite l'istituzione di una linea regolare di periplo italico che prevedeva varie tappe dall'Adriatico allo Jonio e poi, attraverso la dorsale tirrenica del Paese, il Mar Ligure e infine gli scali di Provenza e Occitania fino a Sète. Fu poi la volta di un secondo servizio di cabotaggio per Venezia e Trieste che richiese l'acquisto di ulteriore naviglio: fu così che nel giro di quattro anni la "Puglia" si trovò ad avere una flotta di cinque piccoli vapori stazzanti fra le 300 e le 700 tonnellate, tutti di costruzione inglese, che saranno, oltre al "Peuceta" e al "Bari" già citati, il "Dauno" e il "Messapo" che riprendevano la tradizione dei nomi storici locali ed il "Fieramosca", così chiamato in omaggio al vittorioso campione della Disfida di Barletta.

La capacità dei consiglieri di amministrazione della nuova compagnia fu anche quella di coinvolgere nella sua gestione note figure dell'armamento marittimo nazionale: sarà questo il caso dei liguri Agostino Tortello e Luigi Fondini, chiamati a dare il loro apporto gestionale a Bari fra il 1878 ed il 1881. Sul finire del 1880 venne ordinato a Newcastle un vapore di nuova costruzione, il "Barion" che, entrato in servizio l'anno successivo, con le sue 900 tonnellate di stazza sarà la prima nave della compagnia ad avere a bordo confortevoli sistemazioni passeggeri per 26 posti di classe e 177 per passaggi ponte.

Nel 1884 vennero acquistati due vapori gemelli della stazza di quasi 800 tonnellate costruiti a Dundee per l'armatore A.M.Ferrar di Liverpool che, ribattezzati "Lucano" e "Gargano", saranno attrezzati per il trasporto di 6 persone in cabina e 374 posti ponte.

Pur tra frequenti dissidi interni fra i vari Soci che portarono in quegli anni a ripetuti rimpasti ai vertici della compagnia e nonostante la perdita nel 1887 del "Messapo" finito contro gli scogli presso Cirò Marina lungo le coste crotonesi della Calabria, la "Puglia" continuò la sua espansione e all'inizio dell'ultimo decennio dell'Ottocento mise in servizio altre due nuove unità, peraltro costruite in Inghilterra come era d'uso generalizzato all'epoca. Dotate di buone sistemazioni passeggeri, esse saranno la "Japigia" ed il "Melo", varate rispettivamente a Sunderland e Newcastle-on-Tyne, entrambe di più di mille tonnellate di stazza e capaci di trasportare una ventina di persone in cabina e circa duecento come passaggi ponte.

All'epoca nelle matricole del porto di Bari erano iscritti 13 piroscafi per una stazza complessiva di quasi 9000 tonnellate: ben 9 di essi appartenevano alla "Puglia" che, col nuovo consiglio di amministrazione presieduto fin dal 1887 dal cavalier Saverio Minella, era pronta ad espandere la sua attività e lanciarsi in nuove imprese.

Fattori determinanti di ciò furono fondamentalmente due: da una parte la denuncia del trattato di esportazione da parte della Francia, il più forte importatore dei prodotti smerciati dalle navi della "Puglia", che provocò una crisi economica profonda col conseguente fallimento di tanti nostri imprenditori e spinse la compagnia a cercare nuovi sbocchi su altre rotte, e dall'altra la decisione coraggiosa di inserirsi nel lucroso traffico di emigrazione verso l'America Meridionale,

allora in fase di notevole sviluppo, specie verso il Brasile e l'Argentina.

Puglia verso altre rotte in Italia e nel mondo

Grazie ad un contributo governativo e a sovvenzioni fornite dalla Camera di Commercio di Bari per complessive 250.000 lire dell'epoca, vennero ordinate ancora una volta a Sunderland in Inghilterra due nuove unità mentre, abbandonate per il momento le linee del periplo italico e quelle adriatiche, il naviglio già presente fu instradato verso il Mar Nero e il Mar d'Azov dove imbarcava grano per l'Inghilterra da dove rientrava carico di carbon fossile destinato ai porti nazionali.

Nel frattempo erano stati approntati due nuovi piroscafi passeggeri che saranno il "Calabro" ed il "Messapia", entrambi di poco più di 2000 tonnellate, dotati di macchina da 1600 cavalli che azionava una sola elica, alberatura ausiliaria a "schooner" e capacità di trasporto di 31 passeggeri di classe e 830 emigranti in cuccette ricavate negli spazi interponte. Le loro dimensioni oggi fanno sorridere ma, se si pensa che fino al primo dopoguerra la marineria passeggeri italiana avrà nel complesso unità che solo in rari casi si avvicineranno alle 10000 tonnellate di stazza, esse erano perfettamente in linea con le esigenze del momento e il tipo d'impiego per cui sarebbero state utilizzate.

I viaggi ebbero inizio nel 1891 da Genova e Napoli alla volta di Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires con prosecuzione fino a Rosario lungo il Rio de la Plata, navigabile agevolmente dato lo scarso pescaggio delle due navi.

La “Puglia” fu così all’epoca l’ unica società di navigazione dell’Italia Meridionale operante nel traffico di emigrazione,

rappresentata negli scali sudamericani dalla ditta “Boccardo & Lavarello” di Genova che a sua volta affondava le radici in un’ altra importante realtà armatoriale del secolo XIX.

Gli armatori pugliesi ottennero dal Governo italiano l’importante concessione per il trasporto della posta, il che voleva dire assicurarsi sicure sovvenzioni statali che riuscirono ad avere dal 1893 in poi anche nell’ambito dei servizi locali quando la “Puglia” si reinserì nel traffico di cabotaggio adriatico ottenendo dallo Stato l’esercizio della linea quindicinale Brindisi-Venezia con scali intermedi a Bari, Antivari, Durazzo, Valona, Ancona, Zara e Trieste che iniziò ad esercire impiegandovi lo “Japigia e le ormai anziane ma ancora valide “Bari” e “Peuceta”.

I cantieri italiani e le provvidenze del governo austriaco

Verso la fine del secolo, poi, onde ottenere i benefici previsti dalle nuove leggi mirate all’ammodernamento della marina mercantile, la “Puglia” si rivolse finalmente ai cantieri nazionali onde usufruire delle nuove provvidenze statali e dotarsi di moderne unità sempre più adatte al trasporto passeggeri. Fu così che fra 1896 e 1899 furono ordinati presso i Cantieri Orlando di Livorno quattro nuovi bastimenti che superavano le mille tonnellate di stazza e potevano trasportare circa 700 persone ciascuno: essi saranno il “Brindisi”, il “Barletta”, il “Gallipoli” ed il “Taranto”, con la cui immissione in linea la compagnia rafforzò la sua presenza in linea sudamericana, riaprì una linea settimanale per Napoli, Livorno, Genova, Porto Maurizio, Nizza, Marsiglia e adibì a nuove linee locali nell’Adriatico il naviglio più vecchio

arrivando a coprire una rete di servizi capillari che la vedeva presente in vari scali delle due sponde di quel mare, isole comprese. Ciò in aperta concorrenza degli analoghi servizi eserciti dalla “Adria-Regia Ungarica Società di Navigazione” di Fiume, a sua volta finanziata dal governo di Vienna e Budapest.

Nel complesso, l’esercizio delle linee sovvenzionate dell’Adriatico ed i risultati dei servizi transatlantici apportarono alla “Puglia” un attivo di bilancio più che soddisfacente con conseguente aumento di capitale e ampi dividendi per i soci, anche se all’inizio del Novecento un grave incidente priverà la società di una delle sue unità di punta costringendola di lì a poco a ritirarsi dal traffico di emigrazione dove, a partire dai primi anni del nuovo secolo, si affacceranno nuovi e temibili concorrenti.

Il 20 ottobre del 1900 il “Messapia”, al ritorno dal Plata al comando del capitano Vincenzo Montuori, si incendiò in pieno oceano al largo delle Isole di Capo Verde.

A bordo si trovavano una ventina di passeggeri di classe, 450 in stiva e più di 200 membri di equipaggio: la lotta contro il fuoco durò alcuni giorni e fortunatamente la nave rimase a galla ma, danneggiata irreparabilmente, dopo avere sbarcato i suoi passeggeri venne rimorchiata con un viaggio lungo e periglioso prima in Spagna e infine a Genova da dove, abbandonata dalla “Puglia” agli assicuratori, verrà infine trasferita nel giugno del 1901 ad Ancona per esservi demolita. La nave fu peraltro rimpiazzata in fretta acquistando il piroscafo “Sikh” della britannica “Mogul Line”, costruito nel 1889 a Newcastle e stazzante 2800 tonnellate. Ribattezzato “Regina Elena”, entrò in linea per la “Puglia” nel maggio del 1901 al comando di Valdemaro Spangher, esponente di una famiglia di origine triestina da annoverarsi fra le protagoniste dell’armamento marittimo nazionale di allora.

Alla volta di New York e la Triplice Alleanza

Nonostante ciò, nel giro di pochi anni il traffico emigratorio verrà abbandonato: allo scopo di assicurarsi nuovi passeggeri il “Regina Elena” effettuerà tre viaggi alla volta di New York trasportando circa 600 emigranti alla volta, verrà poi noleggiato ad altri gruppi armatoriali finché nel luglio del 1904 passerà definitivamente alla “Austro-Americana” di Trieste per essere ribattezzato “Georgia”: all’epoca la Triplice Alleanza fra Italia, Austria e Germania dava ormai cenni di cedimento e di conseguenza le nostre regine non erano molto popolari in terra asburgica!

Con questa vendita la “Puglia” si ritirò per sempre dal settore emigratorio per concentrarsi sui servizi di cabotaggio in Adriatico e Mar Jonio, estendendo le sue linee verso gli scali dell’Albania e delle coste dell’Epiro e del Peloponneso. Per fare ciò, sempre ai Cantieri Orlando di Livorno vennero ordinate tre nuove unità passeggeri che, dalla più grande alla più piccola saranno il “Molfetta” di 833 tonnellate, l’ “Epiro” di 513 e lo “Jolanda” di 211, così chiamato in onore della primogenita di casa Savoia nata da poco. Entrarono tutte e tre in servizio fra 1903 e 1904 e grazie ad esse i servizi per Albania e Grecia divennero bisettimanali.

In quello stesso 1904, dopo ben 17 anni di guida, il cavalier Minella lasciò il timone della compagnia ed al suo posto fu eletto Vito Manzari, figlio di Pasquale uno dei soci fondatori mentre altri consiglieri vennero sostituiti perchè ritirati o deceduti.

Alla fine di quello stesso anno, poi, le intervenute modifiche al trattato di navigazione fra l’Italia e l’Austria-Ungheria imposero alle nostre navi l’esborso di onerose tasse di ancoraggio ogniqualvolta approdavano in un porto della Duplice Monarchia, cosa da cui erano esenti i piroscafi

austroungarici che pagavano invece un canone fisso annuo a fronte del quale avrebbero potuto scalare a piacimento i porti italiani. Contemporaneamente la stessa “Hapag -Hamburg America Line” tedesca, tramite la sua affiliata “Italia” cercò di inserirsi in tali traffici in aperta concorrenza con le navi della “Puglia” e della “Adria”: a ciò si pose rimedio nel 1906, quando le clausole del trattato vennero riviste e si risolsero in un più equo trattamento per la “Puglia” portando ad un tempo all’estromissione della “Italia” da tali traffici (per inciso, abbiamo già ricordato in altra sede come questa prima “Italia” non avesse nulla a che fare con quella, molto più importante, che nascerà a seguito del noto riassetto delle linee a partecipazione statale nel 1932).

La “Puglia” poté pertanto riprendere la propria attività a pieno regime ed estese le sue concessioni inaugurando nuovi collegamenti da Bari, Brindisi, Ancona e Venezia per i porti della Croazia e della Dalmazia che andavano ad aggiungersi alle linee già esercite in precedenza.

Il 21 gennaio 1908 lo “Japigia”, al comando del capitano Antonio Cacace, andò perduto per collisione nella rada di Bari col piroscafo “Bulgaria” della “Navigazione Generale Italiana” mentre nel novembre dello stesso anno l’”Epiro” investì sugli scogli dell’isola di Sansego in Croazia (attuale Susak) ma venne recuperato e riparato.

Nel dicembre successivo la “Puglia” partecipò ai soccorsi a seguito dell’immane terremoto che aveva colpito lo Stretto di Messina inviando i suoi “Dauno” e “Taranto” che verranno adibiti al ricovero degli sfollati, all’alloggio del personale governativo ed al ripristino dei collegamenti fra Reggio Calabria e Messina.

Fra 1909 e 1910 vennero rinnovate per 15 anni le sovvenzioni di cui la compagnia godeva onde gestire settimanalmente per tutto l’anno le linee che copriva e che avevano un indubbio

calo di passeggeri nei mesi invernali: i servizi divennero sempre più capillari e, oltre ai porti già citati, arrivarono a comprendere sulle due sponde dell'Adriatico anche Pescara, Ortona, Vieste, Manfredonia, le Tremiti, Curzola, Gravosa, Cattaro, Santi Quaranta, Prevesa, Santa Maura, Scutari e nella stessa Puglia Mola, Otranto, Gallipoli, Taranto e Soverato, Roccella Jonica e Siderno nella vicina Calabria. L'estensione delle rotte fece sì che si dovette spesso ricorrere a naviglio noleggiato, quali il piroscafo "Ligure" della società "La Mediterranea" di Genova che dal 1910 verrà adibito alla linea Venezia-Epiro: tale consuetudine verrà ripresa anche in seguito come sarà il caso dell' "Assistenza" dell'armatore Andrea Corrado impiegato nei collegamenti per le Tremiti dai primi anni Venti in poi.

Si procedette quindi all'acquisto sul mercato dell'usato di due unità britanniche di circa 1900 tonnellate, costruite entrambe nel 1890, che entreranno in servizio nel 1911 riprendendo i nomi di "Calabro" e "Japigia" già appartenuti al naviglio precedente ormai alienato. Oltre a queste venne anche acquistato sempre in Inghilterra un piccolo vapore a ruote di 146 tonnellate, un "paddle steamer" inglese da adibire al traffico fluviale sul corso del Bojana, fiume che segnava il confine fra Albania e Montenegro.

Per continuare la tradizione di onorare i nuovi nati di casa Savoia esso fu denominato "Mafalda" e, sempre nel corso di quel 1911, lo scoppio del conflitto italo-turco penalizzò i collegamenti gestiti dalla "Puglia" che si vide preclusi tanti degli scali balcanici facenti ancora parte dell'Impero Ottomano. Alcune navi vennero poste in disarmo ma la crisi fu superata in fretta tant'è vero che fra 1913 e '14 entrarono in servizio tre nuovi piroscafi a doppia elica, due ordinati ai cantieri "Mackie & Thomson" di Glasgow ed il terzo all'Ansaldo di Sestri Ponente: tutti e tre stazzanti fra le 1200

e le 1400 tonnellate, saranno chiamati “Adriatico”, “Jonio”, “Città di Bari” e andranno a sostituire i vecchi “Fieramosca”, “Gargano”, “Lucano” e “Peuceta” inviati alla demolizione. Le tre nuove unità saranno le prime a sovrastruttura completa e verranno dotate di una prima classe confortevole e, per la prima volta, anche di una seconda con posti in cabina, mentre persistevano le più economiche sistemazioni di ponte: nel complesso

la capienza sarà di circa 250 passeggeri mentre erano presenti tre ampie stive per le merci. Il rinnovamento della flotta richiese una importante operazione finanziaria con la “Società Commerciale Italiana” che acquistò azioni della “Puglia” apportando per la prima volta dalla sua fondazione capitali estranei a quelli regionali della compagnia. Ciò fu determinante per il futuro stesso della società in quanto nel 1913 la riorganizzazione dei servizi marittimi sovvenzionati portò alla costituzione da parte della “Navigazione Generale Italiana” della “SITMAR-Società Italiana Servizi Marittimi” (da non confondersi con la successiva omonima degli armatori Vlasov del secondo dopoguerra): a questa compagnia venne concesso l’esercizio di alcune linee dell’Adriatico in diretta concorrenza con quelle gestite dalla “Puglia”. Poi, tramite la Banca Commerciale Italiana, la stessa “N.G.I.” fece in modo che alla “SITMAR” venisse ceduta la parte azionaria della “Puglia” in mano alla sovracitata “Società Commerciale” legata alla Banca stessa. In tal modo, come aveva già fatto in passato con altre realtà armatoriali nazionali, tramite la sua affiliata la “N.G.I.” riuscì grazie ad un’abile manovra finanziaria ad entrare nella gestione della compagnia pugliese che perdeva così la propria autonomia dopo trentacinque anni di assoluta indipendenza: prova tangibile di ciò sarà la nomina del cavaliere Giuseppe Beniamino Coen, proveniente dalla stessa Banca Commerciale, ai vertici dirigenziali della

“Puglia” ed il noleggio imposto alla compagnia di navi al momento inoperative della flotta “SITMAR” quali l’ “Amerigo Vespucci” e il “Flavio Gioia” di circa 800 tonnellate che navigheranno fra Bari e Venezia negli anni antecedenti l’entrata in guerra dell’Italia nel primo conflitto mondiale. L’arrivo della “SITMAR” all’inizio non fu comunque negativo: le due società così consorziate avevano modo di arginare la sempre più incisiva concorrenza delle flotte straniere, “in primis” quel “Lloyd Austriaco” che diventerà “Triestino” alla fine delle ostilità.

Nel 1914 il cavalier Luigi Nicolai, che aveva retto per alcuni anni la carica di direttore generale, venne sostituito da Giuseppe Baragioli e fu proprio quell’anno che il porto di Bari raggiunse il livello massimo delle sue attività commerciali antecedenti il primo conflitto mondiale, con 1000 arrivi e partenze di piroscafi nazionali, 250 esteri ed un movimento complessivo di più di 310.000 tonnellate di merci fra entrata e uscita. Alimentato da un intenso traffico regolare verso la Dalmazia, l’Epiro, l’Albania ed il Levante, era stato dotato in quegli anni di nuove gru di carico e scarico e le navi della “Puglia” disponevano di una propria banchina d’attracco lunga 200 metri e larga 20.

Allo scoppio della guerra i traffici della compagnia si paralizzarono un anno prima che l’Italia entrasse in campo nel maggio del 1915 in quanto si svolgevano principalmente in direzione di aree geografiche interessate dalle ostilità fin dall’agosto del ’14. Tutte le linee per Dalmazia, Epiro e Albania furono sospese anche in conseguenza del blocco alla navigazione nell’Adriatico lungo la linea congiungente Otranto a Capo Kefali sulla costa albanese. Per imprescindibili esigenze commerciali sarà mantenuto un unico servizio settimanale fra Gallipoli e Valona adibendovi l’ “Epiro”, mentre le altre unità della flotta verranno man

mano requisite dalla Regia Marina che, dopo averle armate con piccoli cannoni da 57 mm, le adibirà con equipaggi militari a compiti di ricognizione antisommergibili, operazioni di rifornimento viveri per le truppe al fronte, trasporto di civili e profughi allontanati dalle zone di guerra e trasferiti provvisoriamente alle Isole Eolie, Egadi e Ponza.

Alcune verranno trasformate in trasporto truppe e ben sette andarono perdute per cause belliche: la prima fu il “Brindisi” che affondò a causa dell’urto contro una mina galleggiante il 6 gennaio 1916 con conseguente perdita di un centinaio di montenegrini richiamati che rimpatriavano. A questa tragedia seguì nel 1917 quella del “Calabro” e del “Città di Bari”, carichi di truppe dirette in Albania. Nel ’17 fu la volta dello “Japigia”, del “Melo” e del “Dauno”, tutti persi al largo delle coste epirote vittime della guerra sottomarina. Ultimo della serie sarà l’ “Adriatico” nel 1918, che però affondò per collisione col piroscafo britannico “Rose” mentre era in convoglio nel basso Adriatico. A parte il caso del “Brindisi”, tutti gli altri naufragi si risolsero fortunatamente con una scarsa perdita di vite umane, però la “Puglia” uscirà dal conflitto con quasi la metà della sua flotta affondata per azioni belliche e sarà la società di navigazione sovvenzionata che subirà la più grande perdita di naviglio.

Dopo l’armistizio del 4 novembre 1918 si ritroverà a riaprire tutti i suoi collegamenti disponendo al momento di sole dieci navi, in parte vecchie o comunque obsolete. Dal gennaio 1919 ripresero gradatamente le linee esercite in precedenza che fino al 1923 verranno coperte dalle unità sociali superstiti della guerra e con altre prese a noleggio dagli armatori privati cui abbiamo già fatto cenno o dal Governo che le aveva requisite all’armamento della Venezia Giulia battente bandiera austroungarica.

Dal 1923 iniziò a concretizzarsi la fase di ricostruzione postbellica con la cessazione del regime di requisizione statale, la conferma delle precedenti sovvenzioni per l'esercizio delle linee sociali e l'acquisto del piroscafo "Otranto" di 2000 tonnellate, costruito in Inghilterra nel 1906, e del rimorchiatore "San Nicola" varato nel 1915 nei cantieri Poli di Chioggia, destinato a sostituire il "Mafalda" nei servizi fluviali albanesi.

Nel contempo venne radiato l'ormai vetusto e glorioso "Bari" che, distratto dalla linea garganica, verrà venduto alla "Società Esercizi Marittimi" di Venezia che lo impiegherà nei traffici lagunari fino al 1928, anno in cui sarà demolito dopo oltre cinquant'anni di onorata carriera sui mari.

Nel 1924, poi, dopo lunghe e laboriose trattative con la "N.G.I.", il "Lloyd Triestino, divenuto ormai una compagnia di navigazione italiana a tutti gli effetti, subentrò alla "SITMAR" nel pacchetto azionario della "Puglia" assumendone la maggioranza e ponendone ai vertici il comandante Giuseppe Premuda e il commendator Mariano Trainer, rispettivamente già direttore generale e dirigente del "Lloyd" stesso. Cedette poi alla "Puglia" quattro vapori: "Almissa", "Lussino", "Brioni" e "Metcovich", tutti stazzanti intorno alle 800-1000 tonnellate e costruiti nei cantieri giuliani fra 1893 e 1910.

Con la nuova convenzione del 1925 i servizi sovvenzionati vennero riconfermati con l'assegnazione alla "Puglia" di sei linee che da Venezia e Trieste al Nord a Bari e Brindisi al Sud della Penisola andavano dai collegamenti locali per Istria e Dalmazia a quelli per Albania e Grecia fino alle isole del Dodecaneso allora italiane e Alessandria d'Egitto. Fu quindi necessario un rinnovamento della flotta sociale onde esercire al meglio tali linee: a tale scopo nel 1926 fu aumentato il capitale sociale cui seguì nel 1927 l'assunzione di un mutuo

di 35 milioni di lire presso il “Consorzio Credito Opere Pubbliche Nazionali”. Tali provvedimenti consentirono di ordinare allo Stabilimento Tecnico Triestino quattro nuove unità gemelle di 3200 tonnellate con confortevoli sistemazioni per 44 passeggeri di prima classe, 45 di seconda e 50 di terza, dotate di motori a quattro tempi di 2300 c.a., che entreranno in servizio fra 1929 e 1930 coi nomi di “Città di Bari”, “Egitto”, “Egeo” e “Rodi”. Alcune navi più anziane passarono alla demolizione mentre il “Gallipoli” verrà ceduto alla “Florio” di Palermo per essere infine assegnato a “Tirrenia” con la successiva ristrutturazione del 1936.

Queste quattro nuove unità saranno in pratica le prime navi “moderne” della “Puglia” e incontreranno fin da subito il favore della clientela.

Da Lloyd Triestino al gruppo Cosulich all’Adriatica

Nel 1928 il gruppo Cosulich subentrò al “Lloyd Triestino” nella maggioranza azionaria della “Puglia” che, pur mantenendo una parvenza di autonomia gestionale, venne ad essere coordinata nelle sue attività dalla nuova casa madre di Trieste. Il presidente storico Vito Manzari, in carica da più di vent’anni, venne pertanto sostituito dall’ammiraglio conte Dentice di Frasso, presidente del consiglio di amministrazione dei nuovi azionisti che insediò nel rinnovato direttivo parecchi esponenti del mondo armatoriale giuliano.

Nel 1929 ci fu un nuovo rimpasto azionario e stavolta la maggioranza delle azioni della “Puglia” passò alla “San Marco” di Venezia che, onde assicurarsi le sovvenzioni statali di cui la “Puglia” godeva, varò un piano di costruzioni che avrebbe portato fra 1931 e ’32 all’immissione in linea di un gruppo di sei nuove motonavi gemelle. Ciò anche per fare fronte alla perdita per naufragio del “Mafalda” nel 1929, del

“Brioni” nel 1930 presso Lissa e la vendita per demolizione di alcune delle unità più vecchie fra le quali il “Barletta” ed il “Barion” che si era gravemente danneggiato il 21 novembre 1929 per la rottura dell’asse portaelica. Per inciso, è tragicamente curioso come sia “Mafalda” di “Puglia” che “Principessa Mafalda” di “N.G.I.” dovessero perdersi entrambe a pochi anni di distanza l’una dall’altra, anticipando per così dire quello che sarà il triste destino della principessa della quale portavano il nome.

Le sei nuove unità saranno anche le ultime ad entrare in servizio per la “Puglia”, riprenderanno in parte nomi già assegnati in passato e saranno “Brioni”, “Adriatico”, “Brindisi”, “Zara”, “Monte Gargano” e infine “Barletta”. Di loro ci siamo già occupati diffusamente in uno dei precedenti capitoli di questa Storia della Marineria Passeggeri Italiana: ricorderò quindi brevemente che si trattava di sei belle motonavi di circa 2000 tonnellate, dotate di ottime sistemazioni per un’ottantina di passeggeri e di due motori “FIAT” a due tempi di 2200 c.a., due eliche e velocità di 15 nodi. Costruite nei cantieri di Monfalcone su progetto dell’ingegner Nicolò Costanzi, anticiperanno linee e applicazioni poi riprese su unità più grandi e famose quali “Victoria”, “Oceania” e “Neptunia”. Adibite alle linee per l’Epiro e il Dodecaneso, si affermeranno in breve per le loro doti di manovrabilità e l’eleganza e la modernità degli arredamenti interni, curati da un allora giovanissimo Nino Zoncada, che si distaccavano finalmente dagli orpelli neoclassici e rinascimentali con cui erano ancora allestite le nostre navi passeggeri di allora. Dal punto di vista estetico e funzionale esse costituiranno il “trend” che caratterizzerà tutte le successive realizzazioni italiane impegnate in quelle stesse aree geografiche ma purtroppo si perderanno nel turbine del secondo conflitto mondiale, tutte tranne la

“Barletta” che, come abbiamo ricordato nel capitolo ad essa dedicato, è stata una delle unità che ha contribuito alla rinascita della nostra Marineria nel secondo dopoguerra. La crisi dei noli provocata dalla grande depressione economica dei primi Anni Trenta del Novecento fece sì che la politica di protezionismo marittimo attuato dai vari paesi interessati si acuisse. Di conseguenza l'intervento dello stato nell'industria dell'armamento si fece via via più diretta e portò, non solo in Italia, ad accorpamenti laddove possibile ed alla creazione di nuovi organismi statali o nazionalizzati. Fu questo il caso in Gran Bretagna della fusione “Cunard”-“White Star Line” mentre in Italia ciò porterà nel 1932 e successivi perfezionamenti del 1936 alla creazione di un unico ente coordinante tutti i servizi marittimi di interesse nazionale. Per quanto riguarda in particolare i collegamenti sovvenzionati dell'Adriatico, dell'Egeo e del Mediterraneo Orientale fu decisa la fusione di alcune compagnie fra cui “Puglia”, “Zaratina” di Zara, “San Marco” di Venezia, “Costiera” e “Nautica” di Fiume.

La nuova compagnia venne costituita a Venezia il 4 aprile 1932, assunse la denominazione di “Adriatica di Navigazione” e sarà destinata a portare con onore le sue ciminiere col Leone di San Marco nei porti del Mediterraneo Centro-Orientale per i successivi settanta e più anni fino alla definitiva liquidazione nel primo decennio del terzo millennio. Nella nuova società non venne compresa l'“Adria” di Fiume che invece concorrerà con le sue tante navi alla formazione della “Tirrenia” di lì a quattro anni.

Al momento della creazione dell'“Adriatica” tutte le unità della “Puglia” passarono nel nuovo organismo ad eccezione di quelle più vecchie quali “Taranto”, “Jonio”, “Molfetta” e altre che furono cedute in massima parte ad armatori greci quali “Epirotiki” e “Hellenic Lines” o demolite. Sotto i colori della

nuova compagnia veneziana passarono così l' "Epiro", lo "Jolanda", l' "Otranto" e ovviamente tutte le nuove motonavi costruite fra 1927 e 1931 ad eccezione dell' "Egitto" e dell' "Egeo", ribattezzato "Città di Bari", che verranno assegnate al "Lloyd Triestino" per poi confluire anch'esse in "Adriatica" con la seconda fusione del 1937.

Sopravvivono rari modelli e il ricordo degli storici

Cessò così praticamente da un giorno all'altro l'attività di una società di navigazione che aveva avuto parte importante nel panorama dell'armamento marittimo nazionale e meridionale in particolare e che era sempre riuscita a fare fronte alla concorrenza dei gruppi armatoriali settentrionali del Paese ed a quella ugualmente agguerrita delle varie compagnie straniere con cui si trovò a dovere competere. Il passaggio di consegne avvenne in fretta, in silenzio ma con dignità e non senza rimpianti. Fu così che la bandiera della "Puglia" venne ammainata per sempre dopo avere garrito per cinquantasei anni sui pennoni delle proprie unità quale simbolo di capacità armatoriale, onesto lavoro, feconda attività e spirito imprenditoriale mai secondo a nessuno.

Ne sopravvivono oggi rari modelli in bacheca ed il ricordo degli storici del settore.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 2 giugno 2020

ingegnere aeronautico

console Associazione "A Compagna"- Genova

storico aero-navale

-

LIBRI E RIVISTE

STORIA VERITA' di Alberto Rosselli in internet www.storiaverita.org E' ritornata dopo qualche mese di assenza la rivista che si definisce "politicamente scorretta" di studi storici. In questo ultimo numero Rosselli che è il direttore responsabile ha pubblicato un articolo di Decio Lucano intitolato L'odissea del Foscolo . Collaboratori autorevoli e temi inusuali fanno un ricco contenuto culturale.

MASTER'S ENGLISH

Uscirà a settembre un testo per imparare correttamente e agevolmente la lingua inglese utile soprattutto nel campo navale, e quindi da adottare negli istituti nautici e nelle accademie.

L'autore è un capitano di lungo corso, Lorenzo Avola.
Lo stampa ed edita ERGA edizioni.

MASTER'S ENGLISH TERMINOLOGY, RULES AND PROCEDURES FOR USE IN THE MERCHANT NAVY AND THE BLUE ECONOMY

Distribuzione CDA Bologna - www.cdanet.it - tel. 051 969312

SETTEMBRE 2020

**SEZIONE MANUALI – LINGUA INGLESE – DIDATTICA –
BLUE ECONOMY – ECONOMIA DEL MARE**

Tel. 010 8328441 - www.erga.it

Lorenzo Avola, at the age of 29, works as a Chief Officer on passenger ships, with previous experience on cargo ships. He

qualified as a Chief Officer with marks of 10/10 and teaches at the Accademia della Marina Mercantile (Merchant Navy Academy). On board he deals with the training of officer cadets, supervising their work/study activities.

Editore: Erga Edizioni - Genova

Prezzo: Euro 14,90

Formato: 16 x 23 cm

Legatura: Brossura

Pagine: 220 a colori con illustrazioni

ISBN: 978-88-3298-197-1

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

BLACK COVID OIL

**Le mani sulla ricchezza mondiale dell'oro nero
di Tom Redmayne**

Black Covid oil

**Le mani sulla ricchezza mondiale dell'oro nero
di Tom Redmayne**

Distribuzione CDA Bologna - *www.cdanet.it* - tel. 051 969312

SETTEMBRE 2020

Sezione romanzi – economia – finanza internazionale

Tel. 010 8328441 - *www.erga.it*

Tom Redmayne è un nome di fantasia, ma la sua storia è reale. Ex trader di punta per conto di una Major, si è ritirato a vita privata a 40 anni dopo aver guadagnato l'impossibile nella sua breve ma folgorante carriera, non certo limpida.

Editore: Erga Edizioni – Genova Prezzo: Euro 9,90

Formato: 14 x 21 cm Legatura: Brossura

Pagine: 160 ISBN: 978-88-3298-193-3

Un romanzo/inchiesta a dir poco scottante quanto sconcertante. Scritto in forma anonima da un trader di petrolio che opera a livello internazionale.

Una storia che svela perché la pandemia ha portato il prezzo dell'oro nero in negativo e l'inimmaginabile montagna di dollari che si sposta nella finanza internazionale. La Cina da sola consumava 14 milioni di barili al giorno, oggi quasi nulla. I Sauditi hanno eliminato uno dei capisaldi del trasporto petrolifero, ovvero la "freight protection clause", che garantiva un prezzo "consegnato" calmierato.

Come può una commodity come l'olio nero perdere quasi il 70% del proprio valore in pochi mesi, finendo persino in territorio negativo? Come si intreccia tutto questo con la "pandemia" del Covid-19? E, soprattutto, chi ci guadagna? Quando il deep-state ha bisogno di un super consulente, Mike Adler lo pesca nel paradiso naturale di Plockton, in Scozia occidentale, per metterlo al servizio di una lobby con un unico obiettivo: spostare la ricchezza mondiale.

Una storia che si basa su conoscenze reali, dove la finzione appare reale come i fatti incredibili realmente accaduti.

Salvaguardia dell'ambiente marino

IL PESCE QUESTO INGENUO ANIMALE CHE NON HA ANCORA IMPARATO A STARE ALLA LARGA DALL'UOMO CHE NE FA STRAGE SPESSO CON MEZZI ILLEGALI

Vasta operazione di vigilanza pesca della Guardia Costiera nel Mar Tirreno

Nel corso dell'ultimo fine settimana - dal 29 al 31 maggio - i mezzi navali d'altura del Corpo e i team ispettivi dei Comandi territoriali della Guardia Costiera hanno effettuato specifiche attività di controllo atte a verificare l'attuazione delle norme riguardanti la pesca al tonno rosso e l'uso illegale delle reti da posta di tipo derivante.

Il tonno rosso solo su autorizzazione

In particolare, Nave Diciotti CP 941, impegnata in attività operativa in quell'area, e Nave Ingianni CP 409 hanno svolto attività di controllo e verifica sulla pesca al tonno rosso con le reti a circuizione.

La pesca al tonno rosso con questi attrezzi può essere praticata, dalle sole unità autorizzate, dal 26 maggio al 1° luglio di ogni anno. Tale attività, tuttavia, deve svolgersi entro certi limiti di cattura (quote) e nel rispetto di precise procedure, così come sancito dalla normativa nazionale e internazionale in armonia a quanto stabilito dal piano pluriennale di gestione dell'ICCAT (Commissione Internazionale per la tutela dei tonnidi nell'Atlantico e nel Mediterraneo).

Nell'ambito dei suddetti controlli, gli ispettori pesca della Guardia Costiera hanno sanzionato 4 pescherecci che, a seguito della cattura, non avevano compilato e/o consegnato la prevista documentazione, utile a fornire la tracciabilità del prodotto. Quattro i verbali amministrativi elevati, per un totale di oltre 10.000 euro di sanzioni.

Quelle maèedette reti per catturare i pesci

Sempre nell'ambito dei controlli pesca al tonno rosso, il personale degli Uffici Circondariali Marittimi di Marsala e

Termini Imerese, a seguito di specifica attività d'indagine, ha intercettato alcune attività di sbarco illegale del tonno rosso destinato al mercato nero. L'attività ha portato all'elevazione di 4 verbali amministrativi per un totale di circa 30.000 euro di sanzioni. 2,5 le tonnellate di tonno rosso poste sotto sequestro.

L'attenzione rimane alta anche nell'ambito del contrasto all'uso delle reti da posta derivanti illegali, strumenti di pesca non selettivi che costituiscono dei veri e propri muri della morte per i cetacei e le tartarughe che vi rimangono impigliati. In tale ambito, la Guardia Costiera di Reggio Calabria all'alba di domenica, a largo di Bagnara Calabria, ha provveduto a sequestrare 1.200 metri di rete derivante illegale. In corso, anche un'attività della Guardia Costiera di Sant'Agata di Militello con il supporto del Nucleo subacqueo della Guardia costiera di Messina che stanno procedendo al recupero di alcune reti abbandonate fuori dal porto e utilizzate illegalmente.

Tale attività di contrasto alla pesca illegale, svolta dalla Guardia Costiera, è fondamentale per la salvaguardia dell'ecosistema marino, per il sostegno degli operatori del settore pesca che operano nella legalità e per la tutela del consumatore finale.

Secondo The Economist in un lungo articolo inchiesta intitolato All the fish in the sea la richiesta di pescato è aumentata nel mondo mentre in mare i pesci diminuiscono.

Questi sono i paesi che cacciano la pesca di tutti i tipi mentre per salvaguardare l'equilibrio ecologico e alimentare dovrebbero moderare la loro cupidigia:

Giappone, Sud Corea, Taiwan, Spagna, Stati Uniti, Cile, Cina, Indonesia, Filippine, Francia . (DL)

PERO' IL PORTO E' ANCORA QUELLO

LA SCUOLA SI FA LARGO DENTRO IL PORTO: L'IDEA "AVVENTUROSA" DI UN PRESIDE

Dal Nautico di Genova e Camogli appello del Preside Fasce alle istituzioni per promuovere la sede in Darsena

Gentili rappresentanti delle istituzioni, qualche mese fa vi ho contattato al fine di proporre/promuovere un'idea avventurosa, ma i tempi sono cambiati e ciò che era avventuroso ieri, può essere possibile oggi. Ricordo, infatti, che a breve passa un treno sull'edilizia scolastica sul quale sarebbe bene salire con proposte intelligenti.

Ho ricevuto dallo Stato 140.000 euro circa per predisporre la scuola di settembre. Qualche migliaia di euro mi servirà senz'altro per cuffie con microfono wifi e telecamere. Il resto potrei metterlo nell'allestimento del piazzale di Ponte Parodi. Ne possiamo parlare?

Grazie e auguri di buon lavoro.

Paolo Fasce

Il 23 gen 2020 alle ore 09:30 Fasce Paolo <fascepaolo@itnautico.edu.it> ha scritto:

Gentile sig. Presidente di Regione Liguria, Giovanni Toti, gentile sig.ra Assessora alle Politiche giovanili, Scuola, Università e Formazione di Regione Liguria, Ilaria Cavo, gentile sig. Assessore all'Edilizia di Regione Liguria, Marco Scajola, gentile sig. Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Liguria, Andrea Benveduti, gentile sig.ra Coordinatrice nazionale Sistema gestione qualità per la Formazione Marittima, MIUR, Rosalba Bonanni, gentile sig. Dirigente dell'UST di Genova e Dirigente ff dell'USR della Liguria, Loris Azhar Perotti, gentile sig. Direttore della Direzione Marittima di Genova, Amm. CP Nicola Carlone, gentile sig. Sindaco Metropolitano, Marco Bucci, gentile sig. Consigliere Metropolitano con delega all'edilizia scolastica e loro manutenzioni, Guido Guelfo gentile sig. Consigliere Metropolitano con delega alla Programmazione scolastica, Agostino Bozzo,

Gentile sig. Sindaco di Genova, Marco Bucci, gentile sig. Assessore al bilancio e patrimonio del Comune di Genova, Pietro Piciocchi, gentile sig.ra Assessora all'Istruzione del Comune di Genova, Francesca Fassio, gentile sig. Assessore allo Sviluppo e promozione economica della città del Comune di Genova, Giancarlo Vinacci, gentile sig.ra Assessora all'Urbanistica e Demanio del Comune di Genova, Simonetta Cenci, gentile sig. Assessore alle politiche del Mare, Raccordo tra Porto e Città, Rapporti col mondo portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca, gentile sig.ra Assessora al Turismo, Commercio e Artigianato del Comune di Genova, con delega alle attività produttive, agricole e ittiche, Paola Bordilli, gentile sig. Assessore ai lavori pubblici e manutenzioni del Comune di Genova, Paolo Fanghella, gentile sig.ra Assessora al Marketing territoriale, politiche culturali e

per i giovani del Comune di Genova, Barbara Grosso, gentile sig. Presidente del Municipio 1, Centro Est del Comune di Genova, Andrea Carratù, gentile sig. Presidente e gentile sig.ra Direttrice della Fondazione ITS per la mobilità sostenibile, settori trasporti marittimi e pesca, Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo e Paola Vidotto, gentile sig. Presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio, gentile sig. Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Maurizio Caviglia.

La presente per avviare una riflessione riguardo le seguenti richieste:

1) Ampliamento degli spazi dell'Istituto Nautico "San Giorgio" di Genova, oggi con sede presso l'edificio di Calata Darsena dove è allocato il biennio della sede di Genova dell'Istituto, mentre il triennio è allocato in Via Dino Col. Fa parte dell'Istituto anche la sede staccata di Camogli, "C. Colombo".

Con la presente si richiede l'assegnazione del "Silos Vinario" posto immediatamente a levante dell'edificio attualmente in uso e la possibile espansione, alle condizioni che emergono nel prosieguo, in Ponte Parodi e/o Hennebique, edifici immediatamente a ponente di quello ad oggi in uso.

Lo scopo di questa richiesta è quello di riunire in un'unica area il nautico di Genova.

2) Attivazione di un tavolo di discussione attorno all'istituzione dell'indirizzo "Pesca commerciale e produzioni ittiche".

Si fa presente che tale indirizzo non è presente in alcun istituto ligure, il che pare assurdo, e che l'analisi del programma, delle professionalità e delle strutture necessarie per l'attivazione di questo indirizzo indica un istituto nautico come alveo naturale di realizzazione concreta, il che emerge da esempi presenti nel resto d'Italia dove è già attivo.

Si fa presente che l'attivazione di tale indirizzo, da un lato abbisogna di spazi e strutture, dall'altro è uno strumento contro la dispersione scolastica giacché aggregare ad un istituto nautico un indirizzo professionale sulla pesca e allevamento consente di adottare politiche di contenimento dell'abbandono che si giocano "in casa".

Si fa presente che, secondo uno studio di UnionCamere riportato sul sito web della nostra scuola (https://www.itnautico.edu.it/index.php?option=com_content&view=article&id=434&Itemid=353) il fabbisogno su scala nazionale di diplomati dell'Istituto Nautico è del 113% e che tale percentuale, su Genova appare riduttiva.

Si fa presente che la scuola oggi "gestisce" una palestra e un auditorium che "restituisce alla città" sotto varie forme, ospitando convegni organizzati da vari organismi pubblici, come ad esempio in occasione di Orientamenti, e che l'ideazione di un polo scolastico in Darsena che comprenda strutture sportive all'aperto, spazio teatro/cinema e attracco per attività sportiva in acqua, potrebbe diventare un fiore all'occhiello visibile e riconoscibile in tutto il paese come elemento di innovazione architettonica al servizio della didattica attiva, laboratoriale, innovativa. La nostra scuola è già capace di restituirsi alla città, aggiungere le strutture

appena citate significa continuare a mettere a disposizione risorse alla città tutta.

Sembra inutile notare che una regione che "vive di mare" debba attrezzarsi sul fronte dell'allevamento e la pesca in quanto l'esempio di Lavagna sembra riduttivo e forse lo è per mancanza di personale capace di costruire reddito in questo settore e il settore professionale indicato pare essere promettente su questo fronte.

Mi permetto un'annotazione personale. Mio nonno, Luigi Matteini, è stato Vice Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, diventando Segretario Generale ad Imperia e a Ferrara. Sarebbe orgoglioso di questa mia lettera.

Sono a disposizione di tutti gli interlocutori per affrontare queste questioni nelle forme e modi che vorrete indicare. Evito, in questa sede, di fornire delibere e frammenti di verbali del Consiglio di Istituto e del Collegio dei Docenti sinergici a questa richiesta. Distinti saluti.

Prof. Ing. Paolo Fasce, PHD Dirigente scolastico

I.T.T.L. "Nautico San Giorgio" - Genova e Camogli

Edificio Calata Darsena - 16126 Genova - Tel. 0102518821

Succursale: Via Dino Col 7C - 16126 Genova - Tel.

0102464957 Sede distaccata "Nautico C. Colombo"

Via Bettolo 17, 16032 - Camogli (GE) - Tel. 0185770134

Paolo Fasce

Dirigente scolastico

Auguri ingegner Fasce, la navigazione nella scuola non è mai stata facile, figuriamoci ora che il porto è un cantiere quasi tutto da rifare. (DL)

LETTERE LETTERE

IL FUTURO DEL BELPAESE

di Stefano Briata

L'interessante punto di vista del Cap. Enzo Esposito merita attenzione. Vediamoli.

È vero che l'Italia si trova in una situazione simile a quella del 1945, con un paese da ricostruire dopo le distruzioni belliche, mentre questa volta siamo in una fase di declino voluta, iniziata nel 1992 e resa ancora più grave da questa epidemia di coronavirus. Tuttavia, anche se molti non se ne rendono conto siamo di nuovo al bivio, questa volta tra USA e Cina. Nel 1948, quando ci furono le prime elezioni della attuale Costituzione repubblicana si trattava di scegliere tra USA e URSS, questa volta al posto dei sovietici c'è la Cina. Se vogliamo davvero ripetere il miracolo economico dobbiamo fare due scelte: stare con gli USA e staccarsi dall'UE riprendendosi la sovranità nazionale e monetaria. Per me è solo l'unico modo per ripartire. La storia del debito pubblico italiano è complessa. Possiamo dire che fino alla metà degli anni '70 del '900 esso era basso e controllabile; poi improvvisamente i governi di allora, nonostante le forti perplessità di Ugo La Malfa, decisero di espandere la spesa pubblica, aumentando di conseguenza il debito pubblico. Il debito pubblico è aumentato perché la pubblica amministrazione ha in minima parte onorato i debiti con le imprese che si sono aggiudicati gli appalti (sanità, infrastrutture, servizi, ecc.)... Si continuano a mantenere enti parassitari che dovrebbero essere chiusi definitivamente (sono 65mila circa, immaginate il risparmio che ci può essere). Dal 1975 a oggi per cosa sono stati utilizzati i soldi degli italiani, per la maggior parte dei casi? Per le opere pubbliche? Non direi, dato che sono state fatte con il contagocce, ma per altri scopi che non hanno nulla a che fare con il vero interesse del Bel Paese e non sto qui a fare l'elenco perché è infinito.

Adesso la storia del debito pubblico è cambiata, proprio dal 1999, dopo la firma del famoso trattato di Maastricht del 1992 (è vero che l'euro circola dal 2002, ma è ufficialmente nato nel 1999), quando l'Italia ha ceduto la sovranità monetaria privatizzando la Banca d'Italia e la Zecca di Stato (i cui primi passi erano già stati mossi nella prima metà degli anni '80 dal duo Ciampi/Andreotta), e di conseguenza fu privatizzato il debito pubblico. Infatti, le banche prestano allo Stato italiano il denaro per la spesa pubblica (pensioni, sanità, reddito di cittadinanza, cassa integrazione, sussidio di disoccupazione, ecc.) con la conseguenza che il debito pubblico aumenta (l'ho spiegato in maniera molto semplice), mentre l'UE e le banche chiedono al governo tagli alle pensioni e alla sanità. Ecco le conseguenze alle quali siamo giunti.

Il discorso sull'industria si fa interessante. È vero che l'Italia non ha miniere, petrolio (almeno ufficialmente), mentre rimane ben poco di industria pesante, cantieri navali, raffinerie, ed altro ancora. La cantieristica navale italiana produce, attraverso Fincantieri, navi militari e navi da crociera, ma tutte le altre vengono costruite nei cantieri del sud-est asiatico per motivi di risparmio (ma fino a che punto?)... Giustamente ci domandiamo cosa stanno facendo i cantieri navali sparsi per la penisola (Palermo, Castellamare di Stabia, Livorno, Genova, Ancona, Monfalcone).

Il discorso delle acciaierie sta entrando nella farsa. La ex SIAC, ex Italsider, ex Ilva, ora Arcelor-Mittal pensa di chiudere le fabbriche italiane per poi trasferire tutta la produzione in India (in ogni caso in Asia), senza dimenticare che hanno chiuso anche lo stabilimento di Marsiglia. Che fa la politica italiana ed europea? Acconsente e ringrazia.

Le raffinerie nel Nord Italia sono praticamente scomparse (Rho e Genova su tutte), rimangono quelle di Ravenna e Marghera, mentre quelle di Gela e Augusta sono state cedute a gruppi stranieri. Lo stesso discorso vale anche per le altre industrie, come la Fiat che praticamente non produce più nulla a Torino e dintorni (se produce è davvero poca roba, lo so da amici che lavorano proprio a Mirafiori). La Finmeccanica, ora Leonardo, sta per essere smontata, l'Ansaldo in sé non esiste più perché molti rami importanti sono stati ceduti: quello ferroviario ad Hitachi, il resto è poca roba.

Le tasse, un tema complesso e semplice nello stesso tempo. Se vogliamo davvero ripartire, unica soluzione è cancellare l'anno fiscale 2020, ma questo governo giallorosso non lo farà mai. Il governo Conte preferisce che gli italiani, sia pensionati sia lavoratori dipendenti e indipendenti paghino le tasse fino all'ultimo centesimo, ma ricordiamoci di questo: le imprese che hanno deciso di non riaprire, o di chiudere successivamente, le tasse non le pagheranno mai, per il semplice motivo che non hanno liquidità, riflettiamo su questo punto. In ogni caso il fisco deve essere riformato, introducendo la flat tax e resa più snella la burocrazia, puntando al modello Genova, quello della ricostruzione del viadotto della A10 Genova-Ventimiglia crollato il 14 agosto 2018.

Entrando nello specifico originario di DL News, il mondo marittimo, con questa epidemia di coronavirus, i gruppi armatoriali, i terminalisti e gli spedizionieri sono entrati in difficoltà.

Gli attuali gruppi armatoriali come Maersk, MSC, CMA, Hapag-Lloyd, COSCO, UASC e tutti gli altri in coda sono in difficoltà...

Difficile fare previsioni sulla loro ripartenza, specialmente nel settore delle crociere come MSC e Carnival (con Costa Crociere ad esempio). Tutti questi gruppi armatoriali sono indebitati, ma sono sostenuti dalle banche. Dobbiamo solo chiederci quali sono i rapporti con il fisco, perché variano da paese a paese.

Però dobbiamo ricordare che alcuni gruppi digitali come Amazon, Google, Facebook, Twitter e Wish quanto pagano di tasse?

Praticamente nulla, pagano cifre irrisorie nonostante le loro dimensioni economiche alla pari con i gruppi armatoriali.

Ritornando al nostro Paese, se vogliamo davvero tornare e vivere a prosperare, oltre a cambiare la classe politica, burocratica, giudiziaria, e dirigente, dobbiamo ritornare ad avere le nostre industrie, non possiamo solo vivere di commercio tramite i centri commerciali e gli outlet, e il turismo con le crociere e gli eventi culturali.

L'amico Esposito ha ricordato gli stracci che venivano importati dagli USA e lavorati a Prato in Toscana. La città di Prato, a pochi chilometri da Firenze, è più cinese che toscana. Questo è il punto. Ho amici Prato, ci sono stato, è molto bella, con il suo centro storico. Le industrie tessili sono in mano ai cinesi, e molte di esse sono state smontate e trasferite in Cina. La vita a Prato si svolge praticamente

nei centri commerciali, mentre il centro storico è morto, dato che non ci sono più attività commerciali. La maggior parte delle attività della città toscana, ora anche capoluogo di provincia, è in mano ai cinesi. Le maggior parte dei comuni italiani, quelli almeno con una minima consistenza a livello economico, sono invasi da attività cinesi che vendono prodotti a prezzi nettamente inferiori. Personalmente io non ci vado, piuttosto non compro nulla. L'amico Esposito si domanda come fanno a resistere, e la stessa me la chiedono i miei ex clienti, amici e conoscenti.

La spiegazione è abbastanza semplice. L'invasione cinese in Italia è stata programmata da molto tempo. Il governo cinese ha firmato un accordo col governo italiano per far sì che le imprese cinesi siano praticamente esenti dalla tassazione, dal controllo degli agenti del fisco, degli ispettori del lavoro, e sanitari... I controlli ci sono, ma sono molto evanescenti e mirati.

Per concludere voglio ricordare questo. Nel 1990 l'Italia raggiunse il suo massimo livello economico diventando anche la quinta potenza mondiale: avevamo industrie, turismo, commercio. Poi dal 1992 è iniziato quel declino voluto ed imposto. La storia di quel periodo è ancora tutta in buona parte da scrivere, con verità, mezze verità, bugie, ma è ancora da scrivere e da chiarire.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

MAGGIORANZA E MINORANZA

Plutarco biografo, scrittore, filosofo greco 47/125 d.C. da
"Consigli ai politici" ed. BUR

"...Se poi gli avversari dicono o fanno qualcosa di buono, il politico non deve sdegnarsi per gli onori ad essi tributati né deve essere parco di parole di compiacimento per le loro

onorate azioni perché in tal modo il biasimo, quando necessario, acquisterà maggiore credibilità e ci opporremo a loro nella prospettiva di qualche impresa malvagia esaltandone la virtù e mettendo in chiaro come più degni e confacenti gli atti da essi compiuti rispetto a quelli che intendono compiere. Io ritengo poi che un politico debba anche testimoniare in favore dei rivali nelle occasioni giuste e soccorrerli in giudizio contro i calunniatori e diffidare delle calunnie se appaiono in contrasto con le loro scelte come fece Nerone poco prima di mettere a morte Trasea* che lui odiava e temeva sopra ogni altro. Tuttavia ad un tale che accusava Trasea di averlo giudicato male ed ingiustamente Nerone rispose:” Vorrei proprio che Trasea sentisse per me amicizia allo stesso modo in cui è un giusto giudice.”

** senatore, filosofo. Nerone, intollerante del suo moralismo intransigente, gli ordinò di suicidarsi.*

fine