

CHE COS'E' L'ESPERIENZA

Caro Epicuro,
la mia epoca non é più in grado di fare esperienza e,
dunque, fatica notevolmente a intendere che cosa
l'esperienza sia.

Il tempo del *real time* e del digitale , di internet e della
connessione costante ci ha, in fondo, privati della
capacità di fare , sedimentare e trasmettere esperienze.
Il virtuale attutisce il reale e, di più, lo sostituisce .Tutto
ci succede sempre più rapidamente e, come si usa dire,
le notizie invecchiano all'istante. Con la conseguenza
che si eclissa *il tratto più specifico* dell'esperienza, ossia
la *lenta e graduale acquisizione di consapevolezza* che
scaturisce dal nostro contatto con la realtà.

*Da Caro Epicuro , Lettere sui grandi temi della vita e
della filosofia , di Diego Fusaro, Piemme edizioni.*

○*○*○*○*○*○*○*

LA LUMACA CHIOCCIOLA , ELOGIO DELLA LENTEZZA

*Mi attira la sua lentezza, oggi, simile alla mia. Lei sopra i sassi e
i muretti , io a passi piccoli appoggiata ad un bastone da
passeggio, ci godiamo il mondo intorno; senza sciuparlo, senza*

alcun rumore assaggiamo piano piano ogni sorso della vita e quando l'ombra di una quercia ci invita a riposare ci lasciamo coccolare.

Mi piace sentirmi un animale , il più fragile abitante della terra , un animale speciale che si muove col motore ... la forza che spinge un animale libero.

Marialuiga Monfredini Sezzi

PREMIO SEMERIA AL PROF. ANDREA PANIZZI
per il libro : Carlo Dapporto 30 e lode

Sabato 5 settembre, alle ore 17,00, presso il Teatro del Casino di Sanremo é stato consegnato ad Andrea Panizzi il Premio " Antonio SEMERIA " conferitogli dalla Giuria del Premio Letterario Internazionale Sanremo (composta da giornalisti autorevoli quali Marcello Veneziani, Giordano Bruno Guerri, Mauro Mazza), per il suo libro << Carlo Dapporto 30 e lode>>, quale migliore opera di saggistica, con targa e motivazione.

Un Mare di Svizzera 2 : infrastrutture asse con Nord italia

Lugano - Coni d'ombra sulle linee ferroviarie che dovrebbero comporre l'asse fra Nord e Sud, ovvero fra AlpTransit e, attraverso Milano e il Terzo valico, i porti del Mediterraneo. Ritardi nella realizzazione di infrastrutture strategiche, una "bolletta" logistica troppo alta per le aziende di trasporto e spedizioni che in Ticino, come in Lombardia, conducono una battaglia quotidiana per l'efficienza e la competitività. Questo il fil rouge che collegherà le sessioni di "Un Mare di Svizzera

2”, il convegno che si svolgerà mercoledì prossimo, 20 novembre al LAC di Lugano.

CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche LNI
notiziario di settembre n. 97 , *www.cstn.it* , dedicato in memoria di Carlo Rolandi, presidente onorario FIV e attivo collaboratore della rivista online.

Notiziario di Franco Abruzzo , già presidente Ordine Giornalisti della Lombardia, tutte le attualità del mondo *frastagliato* dei media.
Www.francoabruzzo.it

Laurea triennale per ufficiali coperta e macchina/electrical officers a Genova ha mollato gli “ormeggi” dopo aver espletato i test di accesso agli aspiranti alla fine di agosto per 40 studenti.
Per info: marine @diten.unige.it

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di **Francesco Pittaluga**

PREMESSA

Il mio amico vulcano

Invio questo nuovo capitolo della mia “Storia della Marineria Italiana” da Stromboli, l’isola dove una o due o anche tre volte

L'anno scendo a “ricaricarmi le batterie” come sono solito dire. Approdato da una ventina di giorni, penso di trattenermi in tutto un mese circa e di rientrare in tempo per le prossime consultazioni elettorali, bizzze del vulcano permettendo!

“Iddu”, come chiamano qui lo Stromboli, in questo periodo è molto attivo e sputa fuoco a più non posso ma nella norma. Speriamo che il “ragazzo”, che chiamo così perchè è un vulcano geologicamente giovane, si comporti bene e non faccia scherzi! E se poi li farà, sono ormai... vaccinato avendo vissuto in prima persona le due forti eruzioni dell'estate scorsa.

Al mio arrivo di prima mattina, quando dal mare l'isola appare improvvisamente dalla foschia come fosse l'iceberg del “Titanic”, mi ha salutato con due getti di lava altissimi: nonostante venga qui da molti anni è sempre emozionante essere accolti così, in un modo unico al mondo. E dal mare: l'unica possibilità di raggiungere Stromboli ma anche la più bella non solo riguardo a questa isola vulcanica. Grazie al mio passato professionale in campo aeronautico avrei delle facilitazioni a servirmi dell'aereo, ma da sempre preferisco la nave, e non solo per scendere a Stromboli. Penso infatti che la magia del viaggio si assapori di più grazie ad una lenta traversata piuttosto che tramite un veloce decollo-crociera-atte­rraggio magari a bordo di un “low-cost” pieno di passeggeri con assistenti di volo che cercano di venderti di tutto e ti fanno pagare anche l'aria che respiri! L'ho fatto qualche volta, atterrando a Catania o a Reggio Calabria e sobbarcandomi poi un estenuante trasferimento di superficie. L'arrivo via mare, invece, è decisamente più scenografico ovunque: dall'aereo le città sembrano tutte piatte e lontane, dalla nave gli arrivi a Genova, a Napoli, a New York, a Rio de Janeiro sono esperienze meravigliose e indimenticabili, e

così è per qualsiasi approdo nel mondo, anche quelli meno celebri rispetto ai quattro famosi appena citati.

Per arrivare con la nave a Stromboli, oltre all'aliscafo veloce che da giugno a settembre viaggia fra l'isola e Mergellina in poco più di quattro ore, vi sono due alternative: da Genova a Palermo con uno dei lussuosi "cruise-ferries" della "GNV" e poi da Palermo o da Milazzo in battello per le Eolie, oppure scendere a Napoli ed imbarcarsi la sera sul piccolo ma confortevole traghetto della "Siremar" oggidì rappresentato dalla motonave "Laurana", già una delle ultime unità di punta della gloriosa "Adriatica" ormai passata alla storia. La traversata è riposante, lenta...anche se i grandi mezzi di "GNV" viaggiano a 23 nodi, quella che era in pratica la velocità di crociera della "Leonardo Da Vinci" quando solcava l'Atlantico! E poi è bello viaggiare con la nave: benché forse con la mia attività professionale abbia contribuito anch'io alla liquidazione dei transatlantici di linea dagli oceani, la mia passione ugualmente ripartita fra navi e aerei ha fatto sì che abbia sempre pensato a questi ultimi come a preziosi mezzi di trasporto utilissimi laddove si abbia poco tempo a disposizione, mentre riservo ove possibile alle navi i miei momenti di viaggio migliori. In tale prospettiva mi rammarico che oggigiorno, escluse rarissime eccezioni, le compagnie di navigazione non accettino più passeggeri a bordo delle attuali mega porta-containers: una volta su qualsiasi cargo vi era posto per un certo numero di viaggiatori, che spesso preferivano servirsi di queste modeste unità che però offrivano alcuni vantaggi, dalle tariffe di passaggio convenienti, alle soste più lunghe nei vari porti di scalo con conseguente maggior tempo a disposizione per escursioni e visite a terra, all'ambiente di bordo più familiare dove spesso nascevano belle amicizie, cosa più difficile in quello raffinato ma talvolta un tantino artificioso che si poteva respirare sui più prestigiosi

piroscafi di linea. Con alcune eccezioni, però, che vedevano i nostri transatlantici preferiti dalla clientela internazionale perchè erano i più belli e per l'atmosfera allegra di bordo a paragone dell'efficienza a volte fredda che si respirava sulle unità americane, a quello spirito fin troppo "british" che si incontrava sulle navi inglesi o alla "grandeur" a volte scostante che si avvertiva su quelle francesi per non parlare delle navi tedesche, tanto perfette, pulite ed efficienti da ricordare le cliniche di lusso del Mare del Nord!

Oggi tutto questo modo di viaggiare non esiste più, e allora mi accontento delle brevi traversate alla volta di Stromboli, con le incredibili visuali dei porti di arrivo e partenza e l'emozione dell'attracco all'isola in quello che è un porto che non c'è. Un vecchio adagio pubblicitario della "Società Italia" dei primi anni Sessanta del secolo scorso, riferendosi ai collegamenti per le Americhe da essa eserciti, recitava così: "Se dovete andarci...fatelo per mare!". Nel mio piccolo, io continuo a farlo, ogni volta che mi rifugio nella mia isola d'elezione, questo impertinente vulcano amico che si erge dai fondali al centro del Mediterraneo e che da sempre fa parte della vita e dei traffici marittimi dell'umanità ed è un vecchio amico dei naviganti, per i quali ha costituito il primo faro naturale nella storia dell'uomo sul mare.

Francesco Pittaluga

“ ALTRI ARMAMENTI STORICI DI LINEA DELL' ALTO ADRIATICO “

Dopo avere ricordato alcune delle più rappresentative realtà armatoriali venete e giuliane, non possiamo non concludere la rievocazione delle passate marinerie adriatiche senza citare

alcune compagnie acquartierate a suo tempo in città che hanno avuto nei secoli una storia molto complessa, che oggi non sono più italiane ma nelle quali le tracce sociali e culturali del nostro passaggio sono ancora vive ed evidenti, anche laddove si è fatto di tutto per cancellarle.

Mi riferisco in particolare alle compagnie di navigazione nate e sviluppatesi dai porti di Fiume, Pola, Zara e in generale da tutte quelle località facenti parte oggi delle repubbliche slovene e croate, passate prima per la Confederazione Jugoslava e politicamente italiane per un certo periodo della loro storia: periodo che è stato relativamente breve se ne consideriamo la durata rapportata alle complesse vicende italiane del Novecento ma ben più lungo se si travalicano questi confini temporali e si va a toccare la storia di queste città e di queste terre, che hanno fatto parte per secoli dell'area culturale italiana e veneziana in particolare per non parlare delle tracce ancora più remote lasciate dagli antichi romani, testimonianze che affiorano prepotenti ancora oggi e sono evidenti anche all'occhio meno attento.

Rimanendo nell'ambito squisitamente navale, una delle più importanti di queste compagnie è stata l' "Adria-Società Anonima di Navigazione Marittima" di Fiume, fondata ufficialmente il 21 dicembre del 1881 ed assunta l'anno seguente a vettore ufficiale del governo ungherese con sede a Budapest.

Se pensiamo a come era organizzato politicamente l'Impero Austro-Ungarico, possiamo dire che, pur facendo parte di un insieme più o meno amalgamato, le due corone d'Austria e Ungheria erano comunque ritenute l'una separata dall'altra e di conseguenza anche in campo economico vi erano delle differenziazioni a volte in concorrenza fra loro. Sotto il profilo marittimo, per esempio, se la marineria asburgico-viennese aveva da tempo scelto Trieste come proprio porto di elezione,

quella magiara puntava invece su quello di Fiume e delle altre località portuali delle coste istriane e dalmate. A tale proposito si diede quindi avvio ad una compagnia, l' "Adria" appunto, rivolta inizialmente ai traffici commerciali fra Fiume, Glasgow e Liverpool in diretta concorrenza con quelli analoghi eserciti dal "Lloyd Austriaco" di Trieste.

Tralasciando la sua attività nei decenni precedenti l'annessione di Fiume all'Italia, basti dire che l' "Adria" si affermerà in breve sia nei collegamenti locali dell'Alto e Medio Adriatico sia verso gli scali del Mediterraneo Occidentale e Orientale, del Mar Nero, del Nord Europa e del Sud-America dando filo da torcere, fra le altre, alle compagnie che abbiamo già visto operare da Venezia e Trieste e imponendosi con una flotta che alla vigilia dello scoppio della prima guerra mondiale poteva contare su ben 35 fra vapori e piroscafi, quasi tutti battezzati coi nomi di illustri personaggi della storia ungherese fra i quali spiccavano le belle navi gemelle "Férencz Ferdinand" e "Férencz Kiràli" di circa 4000 tonnellate, costruite a Glasgow nel 1913 e che saranno le unità passeggeri di punta della compagnia. Adibite alla linea celere di lusso per Costantinopoli, Batum e Trebisonda nel Mar Nero, sopravviveranno al conflitto e verranno successivamente cedute al "Lloyd Triestino" come "Adria" e "Carnaro". Al termine delle ostilità nel novembre 1918 la flotta della compagnia, al netto delle perdite belliche, contava 25 unità che verranno gestite per un periodo sotto bandiera interalleata mantenendo peraltro l'insegna sociale azzurra con croce diagonale rossa al centro della quale spiccava un'ancora gialla con la lettera "A" ed i fumaioli pitturati semplicemente in nero.

Fiume verrà di lì a poco occupata dalle truppe italiane e nel settembre del 1919 dai legionari di Gabriele D'Annunzio: lungi dall'addentrarci in una minuziosa descrizione dei

complessi fatti che ne seguirono e che rischierebbe di portarci fuori tema, basti dire che, a seguito di vicende complesse e spesso tormentate peraltro note ai più, il 27 gennaio del 1924 gli accordi di Roma riconobbero finalmente all'Italia piena sovranità sulla città e anche l' "Adria", da "Regia Ungarica Società di Navigazione" divenne di diritto una compagnia italiana a tutti gli effetti con sede in Riva Emanuele Filiberto, capitale sociale di dieci milioni di lire di allora ed una flotta di 26 navi opportunamente ribattezzate con nomi italiani che attinsero da importanti scienziati nazionali quali "Galvani" e "Volta" a protagonisti della nostra storia letteraria come "Alfieri", "Carducci", "Boccaccio", musicisti ("Cimarosa"), artisti ("Canova", "Tiepolo"), personaggi storici e politici recenti ("Mameli", "Ugo Bassi") tanto per citarne solo alcune. Seguirono varie convenzioni con lo Stato che fra 1924 e '26 consentirono alla compagnia di riaprire le linee Fiume-Periplo Italo-Marsiglia e quella per il Nord-Europa, mentre i collegamenti locali venivano mantenuti senza sovvenzioni governative. In quelli stessi anni si provvide ad uno svecchiamento della flotta che portò in breve all'alienazione e demolizione del naviglio più vetusto ed alla progressiva immissione in linea di nuove e moderne unità. Anche i vertici aziendali saranno italianizzati con la cointeressenza della "Linea Cosulich" di Trieste che vedrà il capitano Guido Cosulich eletto vice-presidente, mentre la carica di presidente verrà assunta dal grandufficiale Ferdinando Quartieri e direttore generale sarà il comandante Guido Premuda. A loro si affiancava uno Stato Maggiore composto di 32 comandanti, 33 capitani di seconda classe, 42 di terza, 32 macchinisti di prima, 30 di seconda e 43 di terza con un personale amministrativo di terra formato da 17 dirigenti e 76 tra funzionari e impiegati.

Nel 1927 verranno ordinate ai cantieri di Monfalcone quelle che forse saranno le unità più rappresentative dell' "Adria", e cioè le sei motonavi miste di circa 2500 tonnellate di stazza che costituiranno la classe detta dei "musicisti" precedendo così quella ugualmente chiamata in tal modo dalla "Società Italia" più di un quarto di secolo dopo. Nell'ordine saranno "Catalani", "Donizetti", "Paganini", "Puccini", "Rossini" e "Verdi" : dalla silhouette compatta, con poppa a clipper, ampio cassero centrale, due alberi, quattro stive e unico fumaiolo ben proporzionato a centro-nave, erano dotate di motori diesel a quattro tempi della potenza di 1300 cavalli-asse che sviluppavano una velocità di crociera di 12 nodi.

Disponevano di dieci eleganti cabine a due posti per 20 passeggeri che usufruivano di una sala da fumo ed una da pranzo mentre un certo numero di passaggi ponte erano assicurati per chi si sarebbe accontentato di sistemazioni più economiche.

Le sei navi gemelle verranno adibite ai servizi adriatici sia dalle coste italiane che lungo la dorsale orientale e incontreranno fin da subito grande favore presso la clientela passeggeri e gli operatori commerciali che usufruivano dei loro ampi spazi merci: pur essendo di tonnellaggio modesto si inserivano bene nell'ambito geografico in cui operavano e le loro ridotte dimensioni consentivano margini di manovrabilità in specchi acquei spesso angusti o poco attrezzati e di conseguenza proibitivi per tonnellaggi maggiori. L' "Adria" si dotò anche di due nuovi vapori da carico acquistati sul mercato dell'usato che saranno l' "Aleardi" e il "Foscolo" di circa 3300 tonnellate, cui seguiranno gli analoghi "Boccaccio" e "Leopardi" tutti di provenienza britannica. E' curioso notare come, anche nel caso delle unità battezzate coi nomi di importanti poeti e scrittori della nostra letteratura,

tale tradizione verrà ripresa nel dopoguerra, questa volta non più dalla “Società Italia” ma dalla “Tirrenia”.

A seguito però della Grande Depressione del 1929-30 e della concorrenza degli altri gruppi armatoriali impegnati sulle medesime rotte, dal 1931 gli esercizi annuali della compagnia iniziarono a chiudersi con un rosso preoccupante in parte compensato dal rinnovo con conseguente aumento delle sovvenzioni statali. Fu così che nel 1934 si provvide all’alienazione di alcune unità da carico e ad una riorganizzazione dei traffici della compagnia. Ciò però non ne scongiurò la liquidazione che avvenne nel dicembre del 1936 in ottemperanza al Regio Decreto Legge che prevedeva il riordinamento e la razionalizzazione dei servizi marittimi nazionali sovvenzionati già avviato fin dal 1932.

L’ “Adria” venne provvisoriamente ridenominata “Società di Navigazione del Carnaro” e la sua flotta di 17 unità, fra merci e miste passeggeri, passò in blocco alla nuova “Tirrenia” che gradatamente le trasferirà dall’Adriatico al Tirreno per adibirle alle linee che esercirà fino ai giorni nostri aumentandone la capacità di trasporto passeggeri a scapito di quella merci.

Il nome “Adria” verrà poi ripreso nel secondo Novecento da una società di navigazione jugoslava che opera tutt’ora coi suoi traghetti nei mari dove la nostra “Adria” è stata protagonista e da una compagnia aerea slovena operativa dai primi anni Sessanta e fallita recentemente nel 2019. Per inciso, all’inizio della sua attività essa ha utilizzato alcuni “DC-9” bireattori ex “Alitalia” che volavano con la livrea nostra ed il solo nome sociale opportunamente cambiato sulla fusoliera. Onde compensare in un certo qual modo la perdita dell’ “Adria”, sempre a Fiume e sempre in quel 1936 venne costituita la “Fiumana di Navigazione” per l’esercizio delle linee del Quarnaro e della Dalmazia. Con capitale sociale di

venti milioni di lire dell'epoca, presidente il senatore Riccardo Gigante e direttore generale il commendator Costantino Simeone, iniziò ad operare fin dal 1937 con una flotta di 14 navi rilevate dalle cessate attività di alcune compagnie che abbiamo già incontrato nei precedenti capitoli di questa rassegna, a cominciare dalla "Puglia di Navigazione", dalla veneziana "San Marco" per arrivare alla "Adriatica" stessa. Avremo quindi in flotta qualche vecchia conoscenza quali "Lorenzo Marcello", "Lazzaro Mocenigo" e poi "Ipparco Baccich", "Abbazia", "Laurana", "Lussino", "Pola" (da non confondersi con la successiva omonima unità della "Istria-Trieste" che incontreremo in seguito) e qualcun'altra minore con cui la "Fiumana" esercirà i collegamenti a frequenza ora giornaliera ora plurisettimanale tra Fiume, Zara, Abbazia, Laurana, Cherso, Lussino, Veglia e scali minori.

Nel 1939 entreranno in servizio due nuove costruzioni gemelle realizzate a Fiume presso i Cantieri del Quarnaro e consegnate rispettivamente nel luglio e nell'agosto di quell'anno: stazzanti quasi 400 tonnellate, esse saranno due nuove "Abbazia" e "Laurana". La prima avrà in seguito una lunga vita sui mari battendo sempre la bandiera italiana anche se nel dopoguerra lascerà l'Adriatico e sarà popolare nei collegamenti del Golfo di Napoli (a tale proposito rimando alla sentita e puntuale ricostruzione storica di questa "seconda vita" della nave nonché alle notizie preziose e approfondite riguardanti l'attività della "Fiumana" stessa riportate dall'Ingegnere Admeto Verde sul numero 14 del 12 luglio scorso di queste NEWS).

Nel corso del secondo conflitto mondiale andarono perduti, come abbiamo già avuto modo di ricordare a suo tempo, l'"Ipparco Baccich" e la "Lorenzo Marcello". La prima verrà recuperata a La Spezia alla fine delle ostilità e rimessa in servizio anche se non riassumerà più i colori della compagnia

di origine se non per un brevissimo periodo e avrà ancora una lunga carriera che abbiamo già ricordato. “Laurana” e altre unità minori divennero preda bellica inglese e saranno in parte restituite o vendute in Grecia.

Diventa Fiume jugoslava a seguito del discutibile Trattato di Parigi del 1947, la “Fiumana” trasferì la propria sede a Venezia ma negli anni successivi si limitò praticamente a liquidare gradatamente la flotta rimasta: “Lazzaro Mocenigo” passerà a “Tirrenia” come pure “Ipparco Baccich” ribattezzato “Lorenzo Marcello” ; “Abbazia” verrà ceduto agli armatori campani e “Lussino”, che la raggiungerà in seguito, sarà trasferito a fine '47 alla “Navigazione Toscana” e passerà poi attraverso vari noleggi ivi compreso un periodo presso la “Eolia” per i collegamenti con le Isole Lipari finché approderà anch'essa ai servizi locali del Golfo di Napoli come altre unità di queste flotte che abbiamo già ricordato o citeremo in seguito.

Idealmente e anche con l'apporto di uomini, capitali e mezzi, l'attività della “Fiumana” confluirà in quella della veneziana “SIDARMA” che per circa un ventennio, consociata da un certo momento in avanti con la consorella “ITALNAVI”, si dedicherà ai traffici merci transoceanici e si affermerà per un certo periodo nel trasporto emigratorio verso Centro e Sud America adibendovi una flotta di grosse unità da carico opportunamente riadattate che porteranno di nuovo sui mari nomi gloriosi dell'armamento veneto-giuliano quali “Francesco Morosini”, “Andrea Gritti”, “Sebastiano Venier”, “Vittor Pisani” e altri che abbiamo già incontrato occupandoci di queste compagnie.

Da ricordare anche la “Nautica-Società Anonima di Navigazione”, costituita sempre a Fiume nel 1920 quale erede di un precedente consorzio già operante in epoca prebellica e facente capo agli armatori Bernardo Braun,

Leopoldo Friedman e Ugo Kraus cui poi si aggiungeranno il commendator Nino Venturi ed il comandante Antonio Valli. Benché rivolta soprattutto all'esercizio del trasporto libero, dal 1928 la società armò anche i piroscafi misti merci-passeggeri "Italice" (ex "Magyar del 1898) di 1022 tonnellate e "Calitea" (ex "Prestonaljedik Peter" del 1926) di poco più di 650, coi quali, a seguito anche di opportuna convenzione statale, si inserì nei collegamenti locali fra Rodi, le altre isole del Dodecaneso allora italiano e Smirne in Turchia.

Tale convenzione durò però pochi anni in quanto anche la "Nautica" verrà coinvolta nella ristrutturazione dei servizi marittimi sovvenzionati che prenderà avvio dal 1932 e anni successivi: venduto l' "Italice" per demolizione, "Calitea" passerà all' "Adriatica" che lo ribattezzerà "Fiume" per cedere il suo nome ad una nuova e più grande unità che si perderà nel corso del secondo conflitto mondiale. Anche le linee gestite dalla "Nautica" passeranno all' "Adriatica" ivi comprese quelle locali del Dodecaneso mentre il suo naviglio da carico verrà disperso fra alcuni armatori stranieri soprattutto ellenici.

Sempre nel 1920 e sempre a Fiume sarà costituita la "Costiera di Navigazione Marittima" su iniziativa dell'armatore Ariosto Mini con sede legale al Punto Franco numero 3 del porto fiumano e Giuseppe Filippi come direttore operativo.

Dopo avere preso per qualche anno alcune navi a noleggio sia dal "Lloyd Triestino" che dalla "Navigazione Libera Triestina", la compagnia si aggiudicò nel 1923 un'importante sovvenzione governativa di più di cinque milioni di lire annue per l'esercizio di alcuni collegamenti nel Quarnaro e lungo le coste dalmate nonché verso quasi tutti gli scali della penisola istriana fra cui Pola, Parenzo, Rovigno e Pirano. Per fare ciò venne in breve acquistata sul mercato dell'usato tutta una serie di piccole unità, per la precisione nove, di una stazza

compresa fra le 250 e le 700 tonnellate, tra cui ricordiamo fra le più popolari l' "Eneo" ex "Sarajevo" ex "Pannonia" costruito a Newcastle nel 1896 e la "Ipparco Baccich" già più volte citata che venne in effetti ordinata, varata a Fiume e consegnata alla "Costiera" nel giugno 1931 ma rimarrà ben poco nei ranghi della sua prima compagnia armatrice perchè l'anno successivo essa sarà liquidata e i suoi uomini e mezzi confluiranno come tanti altri in "Adriatica", anche se in effetti il suo smantellamento era già iniziato nel 1928 quando aveva dovuto cedere alcune unità e l'importante linea Fiume-Abbazia-Pola-Venezia alla "San Marco".

C'è doverosamente da osservare come tutte queste società fiumane appena ricordate confermino l'alta imprenditorialità che questa città ha espresso anche in anni di forte instabilità politica e di incertezza nei riguardi del proprio futuro: caratteristica comune a tutto il popolo istriano-dalmata di origine italiana cui questo capitolo della mia "Storia della Marineria Italiana" è idealmente dedicato.

Puntualizzato ciò e spostandoci lungo le coste dell'Adriatico fino a Zara, nel 1923 per iniziativa di Venceslao Pertini, Amato Talpo e Antonio Battara che ne saranno rispettivamente presidente, amministratore delegato e direttore generale, verrà costituita la "Zaratina di Navigazione" che inizierà la propria attività armatoriale nel 1925 subentrando alla "Tripovich" nell'esercizio di alcune delle sue linee sovvenzionate.

Le prime unità della compagnia saranno le piccole "Zelina" e "Grignano", due piccoli piroscafi di circa 150 tonnellate varati rispettivamente a Riva Trigoso nel 1899 e a Trieste nel 1901 e già appartenenti ad altri armatori italiani. Le linee aggiudicate alla "Zaratina" prevedevano collegamenti plurisettimanali da Zara a Lussino, Lussimpiccolo, Sebenico, Spalato, Curzola, Fiume, Trieste nonché altri servizi locali essenziali verso scali

e isole viciniori in quanto le vie di terra erano molto deficitarie e tante piccole isole soffrivano di una mancanza di collegamenti regolari con gli importanti centri della costa. L'iniziativa ebbe successo tanto che nel 1928 entrarono in servizio l' "Alma", ex-"Drazica" di 140 tonnellate varato a Lussino nel 1902 e il più grande "Jadera" di 230 tonnellate costruito l'anno prima a Trieste mentre la sovvenzione annua venne incrementata e fu contratto un mutuo col "Consorzio Credito Opere Pubbliche" per la costruzione di due nuovi piroscafi gemelli. Essi saranno il "Giorgio Orsini" e il "Francesco Rismondo", così battezzati in onore il primo del grande scultore e architetto di Sebenico e l'altro a ricordo del patriota giustiziato dagli austriaci durante la Grande Guerra. Stazzanti poco meno di 300 tonnellate e consegnati fra l'agosto ed il novembre 1931, erano caratterizzati da una silhouette slanciata e da un'importante ciminiera dove svettava la grande "Zeta", iniziale del nome della compagnia. Piccole navi gestite impeccabilmente e dotate di ambienti confortevoli e perfettamente adatte per le brevi navigazioni diurne in cui sarebbero state impiegate, grazie a loro i collegamenti della "Zaratina" verranno incrementati nelle frequenze mentre nel 1931 si assisterà ad un'avvicendamento dirigenziale che vedrà come nuovo presidente il dottor Giovanni Salghetti, amministratore delegato il commendator Costantino Simeone e direttore generale Ugo Courir, nomi molto noti dell'ambiente imprenditoriale dalmata del tempo. Nonostante il buon andamento dei traffici, anche la "Zaratina" verrà sacrificata alle nuove esigenze della ristrutturazione intervenuta di lì a pochi anni: la società venne posta in liquidazione il 15 aprile 1932 e le sue unità furono in massima parte cedute alla "Adriatica" ("Jadera", "Giorgio Orsini", "Francesco Rismondo"), alcune passarono ad armatori sorrentini per i servizi locali con le isole partenopee e

lo “Zelina” sarà trasformato in peschereccio d’altura. Oggi i collegamenti gestiti a suo tempo dalla “Zaratina” sono affidati ai traghetti delle compagnie locali della Croazia ed il nome di questa piccola compagnia è praticamente dimenticato: giusto quindi ricordarlo quale ulteriore testimonianza dell’imprenditorialità italiana in terre facenti un tempo parte integrante del nostro territorio nazionale.

Testimonianza che ritroviamo anche ricordando l’attività di altre società di navigazione che hanno operato in aree geografiche oggi non più italiane oppure da zone di confine restate fortunatamente nostre ma dove oggi il loro ricordo è affidato alla memoria sempre purtroppo meno viva di chi vi ha navigato sopra o ai resoconti degli storici del settore.

E’ questo il caso della “Istria-Trieste” costituita nel 1885, operante fra alti e bassi fino al 1960 e molto popolare a suo tempo nell’ambito del traffico locale coi suoi piccoli piroscafi che facevano la spola fra il capoluogo giuliano e tutti gli scali dell’Alto Adriatico; della “Società Cittadina di Navigazione a Vapore di Capodistria” meglio nota come “Capodistriana” attiva dal 1882 al 1959; la “Navigazione a Vapore Municipalizzata di Muggia”, la “Navigazione a Vapore di Monfalcone”, la “Navigazione Giuliana” tutte presenti sul mercato con alterne vicende dalla fine dell’Ottocento fino alla prima metà del secolo scorso. Vanno infine giustamente citate anche la “Opera & C.-Navigazione a Vapore Friulana” operativa fra 1910 e 1923 e la “Libertas” di Trieste con sede in via Felice Venezian 2, presente nei collegamenti del golfo dal 1929 al 1960. Nel complesso tutte società armatrici di modeste ma popolari unità che assicuravano l’esercizio di collegamenti vitali per l’economia dei centri marittimi in cui operavano, in un’epoca in cui per decenni sarà normale “ciapàr el vaporeto” per spostarsi da una località all’altra. Esse hanno avuto nelle loro flotte alcune unità dalla carriera lunga e avventurosa

come il nuovo “Pola” della “Istria-Trieste” del 1941 che, sopravvissuto alla guerra, passerà di mano in mano e lo rivedremo operativo in seguito nell’Arcipelago Toscano, alle Eolie e nel Golfo di Napoli. Altre, quali il “Rovigno” gemello del “Pola” o il bellissimo “San Giusto” sempre della “Istria-Trieste” si perderanno nel turbine degli eventi bellici o saranno coinvolte in accorpamenti e ristrutturazioni dei servizi locali che negli ultimi decenni del Novecento vedranno come loro eredi nuove unità quali “Edra”, “Dionea” e “Ambriabella”, gestite in origine dalla “Navigazione Alto Adriatico” e ultimamente da “Lloyd Triestino” e infine da “Adriatica” per alcuni anni. Esse saranno le ultime esponenti di una realtà imprenditoriale e nello specifico marittima che è stata importante e incisiva e deve essere ricordata quale testimonianza diretta della presenza e della vitalità delle nostre imprese storiche. Tanto più laddove esse siano state protagoniste dei collegamenti marittimi in aree geografiche che hanno avuto una storia tormentata nei cui confronti a tutt’oggi persistono resistenze e silenzi che rendono difficile fare luce su alcune realtà economico-sociali che evidenti esigenze di ordine politico hanno cercato di fare dimenticare. Perché se il mondo cambia, è necessario accettare tali cambiamenti ma il passato non si può negare o ignorare nemmeno laddove la ragion di stato sembrerebbe volerlo imporre.

Per inciso, la “Dionea” appena citata, costruita dai gloriosi cantieri triestini Felzsegi nel 1962, può considerarsi come ultima superstite di tutte queste flotte ed è stata fortunatamente rilevata alcuni anni fa da un gruppo armatoriale privato che l’ha trasformata in yacht di lusso per crociere esclusive: l’ho rivista a Genova il mese scorso e mi è sembrata in ottima salute!

Lunga vita alla “Dionea”, quindi, nel rispettoso ricordo delle belle, piccole navi bianche che attraversavano l’Adriatico da nord a sud e da est a ovest issando sulla poppa il nostro tricolore e fanno parte a buon diritto del nostro patrimonio storico-marittimo che non si può e soprattutto non si deve dimenticare.

FRANCESCO PITTALUGA

Stromboli, 4 settembre 2020

**ingegnere aeronautico -console Associazione “A Compagna”-
Genova- storico aero-navale**

CULTURA E VICENDE DI VITA

**Ernest Hemingway e il pianista di Borghetto
di Vara**

**Riceviamo e pubblichiamo la storia di un viaggio in
Italia del grande scrittore americano e del passaggio che
diede in auto a un orchestrale che doveva imbarcare
sulla Principessa Mafalda.**

**Il viaggio sul predellino dell’auto del grande
scrittore dal Passo del Bracco a La Spezia**

Ernest Hemingway nel 1927 compie un viaggio in Italia che descrive nel libro "I quarantanove racconti". In uno di essi, "Che ti dice la Patria", narra del suo viaggio verso Spezia dove diede un passaggio dal Passo del Bracco a un orchestrale che doveva imbarcare sul Principessa Mafalda.

Era la domenica mattina del 20 marzo 1927. Arriva in un paese dove sulla strada uomini giocavano a bocce nei loro vestiti della domenica (*in their Sunday clothes*). Sulle pareti di alcune case c'erano degli alberi di peri che sembravano dei candelabri (*Against the walls of some of the houses there were pear trees, their branches candelabraed*). Nel villaggio a 20 km da La Spezia (Borghetto di Vara) c'era una piccola folla ed un giovane uomo con una valigia (*and young man carrying a suitcase*) venne verso di noi e ci chiese di portarlo a La Spezia. Hemingway dice che hanno solo due posti nella loro Ford Coupè. Ma lui insiste e dice che starà sul predellino. Starete scomodo, ma l'uomo spiegò che "per un uomo abituato a viaggiare come lui non era una gran cosa" (*explained that to a fascist and a man as used to traveling as himself, there was no discomfort*). Così quest' uomo va a La Spezia sul predellino, anche giù per i ripidi tornanti della Foce. All'inizio di La Spezia chiede di scendere perchè non vuol crear loro problemi. Durante il viaggio Hemingway ironizza sul passeggero. Prima dice che il giovane uomo sul predellino della macchina sembra una polena sulla prua di una nave (*The young man projected from the side of the car like the figurehead of a ship*), poi che possa sporcarsi il vestito da viaggio (*He wouldn't get his traveling clothes dirty.*). Quando il passeggero si congeda chiede quanto deve per il passaggio. Niente risponde Hemingway. Allora Grazie (*Then thanks*). Ma questo sembra non piacere a Hemingway che avrebbe preferito un "Thank You" o "Thank you very much" o "Thank you a thousand

times" invece di un semplice aiettivo "Allora grazie". Quando il passeggero si è allontanato Hemingway dice al suo compagno di viaggio : è un giovane che farà molta strada in Italia (*That's a young man that will go a long way in Italy*). Il suo compagno risponde: ha già fatto venti chilometri con noi (*Well, he went twenty kilometers with us*).

PierLuigi Delvigo ci manda la sua testimonianza e vorrebbe conoscere qualche dettaglio su quest'uomo sicuramente suo parente. Sono certo che i lettori di DL NEWS lo aiuteranno.(DL)

Ho letto una trentina di anni fa i "Quarantanove racconti" di Ernest Hemingway.

Da come descriveva la discesa da un passo di montagna e l'arrivo nel paese a 20 km da La Spezia, le piante di pero attaccate alle pareti delle case, ho capito che si trattava del mio paese: Borghetto di Vara.

Da allora ho sempre cercato di scoprire chi poteva essere quel "fascista" di Borghetto di Vara che aveva chiesto il passaggio a Hemingway.

Nessuna delle memorie storiche del paese ricordava niente in proposito. Solo quest'anno, nel 2019, mi sono accorto che nel testo di Hemingway ci sono tutti gli indizi per individuare il viaggiatore.

Sono sicuro che è un mio lontano parente, rintracciato nell'albero genealogico della mia famiglia.

Si tratta di DelVigo Carlo, Agostino, Enrico, Angelo, Giuseppe, nato a Brugnato il 10 ottobre del 1883 da DelVigo Angelo di anni 36, maestro elementare "dalla sua unione naturale con Celle Maria (maestra elementare) fu Giuseppe, nubile." (sic) La sua famiglia era l'unica famiglia DelVigo che da Borghetto di Vara si era trasferita a Brugnato.

Un suo nipote mi ha raccontato che era un maestro di musica. Suonava il pianoforte sui piroscafi.

Il 20 marzo 1927 chiede il passaggio ad Hemingway sicuramente per andare a La Spezia e prendere il treno per Genova, dove abitava per poi imbarcarsi. Per Carlo Giuseppe DelVigo quello sarà il suo ultimo imbarco.

Un tragico destino volle che il suo ultimo viaggio terminasse tragicamente il 25 ottobre 1927 sul piroscafo "Principessa Mafalda", affondato al largo del Brasile.

Dal racconto dei supertisti ho letto che il pianista DelVigo ha suonato fino quasi all'affondamento.

Il primo violino, prof. Baiardo, racconta "che cercò di salvare i suoi compagni, il prof. di orchestra Mario Usai ed il maestro di piano DelVigo Giuseppe. Mentre li accompagnavai verso la scialuppa n 12, l'ultima calata in mare, furono divisi dall'irrompere di un gruppo di arabi."

Il capitano è affondato con la sua nave.

Ritornando agli indizi del racconto di Hemingway sicuramente il giovane uomo ben vestito e con una valigia doveva essere di una famiglia benestante: i suoi parenti stretti erano maestri di musica, insegnanti, un avvocato, una dottoressa ed un teologo.

Che DelVigo Carlo Giuseppe conoscesse l'inglese si deduce dal fatto che Hemingway scrive che rispose "Then thanks" e dalle sue successive considerazioni.

Viaggiando sui piroscafi avrà imparato bene l'inglese che forse aveva anche studiato a scuola. A Borghetto di Vara, paese di contadini, sicuramente nessun altro parlava inglese.

Quando l'uomo che chiede il passaggio dice ad Hemingway che è abituato a viaggiare: chi se non lui a Borghetto di Vara viaggiava suonando sui piroscafi?

Le battute di Hemingway che ha fatto al suo passeggero sulla polena di una nave e sulla strada che avrebbe fatto, adesso

sembrano il presagio di un tragico destino già scritto. In Italia di strada ne fece poca: solo una lunga strada sul mare incontro alla morte.

Io di strada, a piedi, ne ho fatta tanta: ad oggi 30.000 Km. Ho raccolto simbolicamente il testimone del mio antenato ed ho fatto tanta strada in Italia e nel mondo. Solo in una cosa Giuseppe DelVigo è stato più fortunato di me: ha chiesto un passaggio all'unica auto che passava e l'ha ottenuto. Nel 2019 ho fatto il giro d'Italia a piedi, lungo la costa, compreso isola d'Elba, Sardegna e Sicilia: 6.500 km in 146 giorni. Io non chiedo mai passaggi agli automobilisti, cerco di fermarli per chiedere solo delle informazioni.

In tutto il mio lungo giro d'Italia non sono mai riuscito a fermare un automobilista per chiedere un'informazione: non si ferma nessuno!

Di acqua sotto i ponti ne è passata tanta, continua a passare ma è inquinata.

Forse non solo l'acqua si è inquinata.

Pier Luigi Delvigo

○*****○*○***○

LETTERA DALL'AFRICA

guardando l'Italia da Abidjan

di Enzo Esposito

Caro Tobia (*Costagliola*) , ho letto con tanto piacere le tue note nel 18 DL NEWS di oggi, 30 Agosto 2020, (*sul problema dei giovani , ndr*) e non riesco a trattenermi da scriverti il mio pensiero. Ci conosciamo da ragazzi, tu da una Famiglia benestante dell' isola (*Procida*) io da una Famiglia contadina...

ma entrambe, due Famiglie “ sane “. Siamo stati veramente fortunati a nascere in quell’ epoca, i genitori erano dei veri esempi di vita, pieni di moralità, saggezza, etica. Tuo padre con il Diploma Nautico, mio padre solo la seconda elementare ma agli effetti educativi nessuna differenza.

Che cosa é cambiato

Dagli anni Settanta, con l’ avvento del divorzio per finire alla parità dei sessi (le donne non me ne vogliono) la Famiglia è stata demolita.

La seconda responsabilità, di pari grado della prima : la distruzione della scuola. L’ insegnante non ha nessun potere sull’ alunno. “ Non gli spetta “ inculcare la disciplina, un obbrobrio. E’ come se in un vigneto il Contadino non pota mai le viti, non dà mai il solfato e poi l’ Umanità si lamenta che il vino è cattivo e scarso ! Sono due errori aberranti ! La conseguenza è che solo i ragazzi / ragazze che nascono con un seme o un destino positivo si salvano, tutto il resto segue la corrente spesso drammatica.

“Non rispettano i genitori, non rispettano i maestri, non rispettano le autorità costituite, pretendono di vivere lo sballo. Quando sono a Genova, vedo i ragazzi che vanno a scuola al mattino : mal vestiti, abiti strappati (alla moda), fumano come più non si può, soprattutto le ragazze, cosa devo aggiungere...”

Questa Società l’ abbiamo voluta noi, la votiamo, ci sta bene. Non possiamo recriminare. Raccogliamo dai semi sbagliati che abbiamo messo nella terra.

La Pandemia è stata un campanello d’ allarme, ma la mala-politica commetterà errori grandi come montagne a scapito delle future generazioni.

In un piccolo Stato come Singapore, è proibito masticare il chewing-gum nel metrò, pena una multa salata, non parliamo

di buttare cicche di sigaretta per terra per finire alla droga. Chi viene preso con la droga, non sopravvive, di autorità.... Che indirizzo diamo ai giovani, dove è lo Stato? Non ho mai sentito un' intervista in TV – né dai canali nazionali né dai canali privati, di una personalità Politica, Giuridica, Istituzionale che deprechi lo sfascio della Famiglia, delle Istituzioni, del diritto dei giovani alla scuola e al lavoro. Bada, al lavoro, non al posto.
Ho un pensiero tutto mio su come raddrizzare la barca, so che è un'utopia.

<Ridurre al minimo il numero dei Partiti Politici, non più di cinque.

Il Popolo elegge il Presidente del Consiglio che rimane in carica cinque anni, eleggibile per altri cinque, poi basta.

Il Presidente del Consiglio nomina Il Governatore di ciascuna regione. Il Governatore si circonda di tecnici per gestire il territorio e riporta al Presidente del Consiglio.

Abolizione delle Province.

Il Popolo elegge il Sindaco che costituisce la giunta con gli Assessori e Consiglieri, egli riporta al Governatore della Regione.

Il Parlamento elegge il Presidente della Repubblica.

Tale soluzione dovrà permettere al Presidente del Consiglio di gestire la Nazione come fosse una Società di profitto. Nel suo lavoro si avvale dei Governatori di regione che non possono essere suoi rivali politici.

Egli si confronterà con l' opposizione in Parlamento, è giusto votare SI alla riduzione dei parlamentari? Molti Parlamentari, impiegati di regione e Province mangiano pane a tradimento, scaldano la sedia, non producono nulla. Il paese Italia non ce la fa più.... sotto il peso del debito pubblico. Tale debito è generato dalle migliaia di

impiegati fannulloni che non producono nulla se non andare ad applaudire i propri capi politici nei comizi, nelle manifestazioni, etc. Ed io pago...! come diceva il buon Totò>.

E' raccapricciante leggere tutti i giorni i distinguo provenienti dai vari Governatori verso il Presidente del Consiglio e i vari Ministri se non addirittura il Presidente della Repubblica. E' democrazia la nostra ?, L' Italia è diventata un' anarchia. Poi ci sono i maestri del WEB – quei sapientoni giornalisti che stanno li a mangiare pane a tradimento : a scrivere pro o contro questo o quel politico così come ordinato loro dal loro sponsor, che nausea !

Raddrizzata la barca, bisogna pensare a raddrizzare la Famiglia e la scuola. La crescita dei ragazzi-e avviene in simbiosi tra la Famiglia e la scuola. Qualche buon ceffone non farebbe male, chi di noi non l' ha preso dal suo maestro di scuola. Mio padre mi faceva piangere solo guardandomi, il maestro di scuola non ebbe mai / quasi la necessità di mollarmi un ceffone. Ecco cosa ci manca oggi.

Il prodotto di oggi sono i bamboccioni, ebbe ragione quel ministro...

Finita la scuola, i ragazzi-e devono cercarsi un lavoro, non un posto, bisogna ripulire la Società da questi posti generati dalla mala-politica, sono solo posti assistenziali che non generano profitto, solo inflazione, solo perdita di denaro pubblico. Se non trovano in Italia, prendono lo zaino e vanno all' estero, ci sono nazioni come il Canada, l' Australia, la Nuova Zelanda, per i più coraggiosi anche l' Africa, che offrono possibilità di lavoro di qualsiasi genere. Invece i giovani si cullano sugli stipendi dei genitori o dei nonni e arrivano a 35-40 anni che ancora non hanno fatto un giorno di lavoro. Chi li prenderà più a quell' età ?

Noi siamo andati sul mare a 19 anni, appena terminato il

Nautico. Per te no, ma per me fu una pura necessità, dovevo ripagare quanto accumulato a seguito dei mancati raccolti che la natura aveva mandato a mio padre.

Mi fermo qua, spero non averti annoiato, se ritieni valide queste osservazioni le pubblicherai, altrimenti ti avrò perso del tempo.

Cari saluti da Abidyan

Enzo Esposito

Nota a margine di Tobia Costagliola

Caro Enzo ,

non commento la tua lettera che lascio al giudizio del Direttore e dei lettori, ma devo dirti che ci sono varie spiegazioni per i comportamenti da te evidenziati e , forse un po' troppo generalizzati.

Procida , per quanto isola, secondo il mio parere, può essere presa a campione rappresentativo nazionale, anche se, forse, il reddito pro capite sia ritenuto al disopra della media nazionale. Può darsi che quelle signore di cui tu parli, non si affrettano a casa perché ,da buone procidane , si sono alzate alle 5 di mattina ed hanno già svolto tutte le loro incombenze domestiche. Incontrarsi al caffè può far parte di quella esigenza di socializzazione oggi tanto necessaria e anche molto diffusa. Il caffè e qualche chiacchiera fanno solo parte di un breve periodo d relax in cui si coltivano amicizie, ci si confronta e si fa anche “politica” (oggi le donne lo fanno). Mi risulta che la popolazione “rosa” di Procida costituisca un nucleo abbastanza affiatato (grazie ai social tanto diffusi) che si fa, spesso, promotrice delle dovute pressioni verso le autorità comunali ed istituzionali nelle continue rivendicazioni e battaglie per migliorare la vita dell'isola.

C'è poi qualche signora che si attarda perché sa che a casa c'è una mamma (la classica nonna) che pensa a tutto...

Qualche altra ha la badante del nonno che svolge mansioni aggiuntive...

Qualche altra ha una COLF, tutto fare e ben ambientata, magari anche straniera...

Un caro saluto

Tobia Costagliola

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

Una gradita segnalazione dalla Guardia Costiera

AFFONDATE LE NAVI

9 settembre 1943, la scelta del Comandante Roni salva il porto di Savona

Il 5 settembre in libreria il libro di Donatella Alfonso sul primo episodio di Resistenza nella città ligure

Ancora decenni dopo quel suo gesto l'ammiraglio Enrico Roni, allora comandante della Guardia costiera di Savona, ripeteva che «dopotutto il 9 settembre del 1943 non ho fatto altro che il mio dovere. Ho ricevuto degli ordini, li ho eseguiti e li ho fatti eseguire». In realtà le cose non andarono proprio così. In realtà quell'ufficiale così schivo fece ciò che molti in quei giorni tragici e convulsi di settembre del 1943 - giorni in cui moriva un regime oppressivo e si avviava a sorgere una nova Italia - non fecero. Impedì che le navi

ormeggiate nel porto di Savona finissero in mano ai tedeschi. Mentre i comandi militari si squagliano come neve al sole (ma va anche detto che lo Stato maggiore della Marina non smobilitò e continuò a rispondere alle richieste di ordini da parte dei comandi) Roni fa, a rischio della vita, una scelta di campo: ha deciso di stare dalla parte dell'Italia antifascista.

A raccontare questo episodio poco noto della Resistenza – sulla base dei documenti lasciati da Enrico Roni e delle informazioni ottenute tramite il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - è la giornalista e scrittrice Donaltella Alfonso, in Affondate le navi. 9 settembre 1943, la scelta del Comandante Roni salva il porto di Savona, in libreria e in versione e-book a partire dal 5 settembre. Ed è un racconto avvincente, scandito dalle lancette dell'orologio che segnano il tempo e i mutevoli eventi che si svolsero nella notte tra l'8 e il 9 settembre 1943.

La decisione di affondare la flotta per non farla cadere nelle mani dei tedeschi il comandante delle Capitaneria di Porto l'ha presa subito, non ha aspettato l'ambiguo proclama di Badoglio («Il governo italiano, riconosciuta la impossibilità di continuare la impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al generale Eisenhower.... Conseguentemente, ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze

italiane in ogni luogo. Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza»). Per quello che ha deciso di fare, a Roni basta sintonizzarsi su Radio Londra e seguire le indicazioni dell'ammiraglio di Sua Maestà, il britannico Andrew Cunningham: nessuna nave italiana deve cadere nelle mani dei tedeschi, tutto il naviglio in condizioni di muoversi deve lasciare i porti italiani e dirigersi a sud, verso Malta: altrimenti, che le navi si autoaffondino. È quanto stabilito nel cosiddetto "armistizio corto" firmato a Cassibile il 3 settembre. E a quelle indicazioni Roni si attiene subito. Anche perché è ben consapevole che per quello che si accinge a fare il fattore tempo è fondamentale.

La notte dell'8 settembre l'ufficiale la passa insonne («Fuori la notte era calmissima. Ma non altrettanto calmo ero io – racconterò nel resoconto di quei giorni - Sentivo il peso delle gravissime responsabilità che avrei dovuto affrontare»): alle prime luci dell'alba e quasi nel momento esatto in cui le forze tedesche si presentano al porto di Savona per prenderne possesso, riesce a far partire le navi in grado di navigare, dando l'ordine di autoaffondare le altre, distruggendo nello stesso tempo impianti, documenti e archivi. Uno smacco per la Marina germanica. Dopo quella mattinata drammatica Roni rinuncia alla divisa per non aderire alla Repubblica sociale italiana. Fino al termine della guerra farà l'insegnante all'istituto Nautico, ma già il 26 aprile 1945 il Cln savonese gli chiede di riprendere il suo posto. Enrico Roni torna in servizio, affiancando l'impegno nel

esempio), ma globale (estendendosi fino alla Libia). una strategia rivolta a Cipro, Grecia, Siria, per arrivare allo sbocco sull'Oceano Indiano via Suez.

Se le mire espansionistiche (o di influenza) turche avessero successo, la Turchia potrebbe diventare una muraglia che partendo dai Balcani attraversando il Caucaso ed arrivando fino in Libia, potrebbe isolare l'Europa dal Mondo Esterno, trovandosi l'Europa in una enclave circondata dal mare ed avendo solo l'Oceano Atlantico come sbocco e via di comunicazione.

Il vecchio Impero Ottomano era una minaccia per l'Europa, e per questo era stato sbriciolato dagli Inglesi nel secolo scorso, con una accurata strategia di politica estera, dividendo la parte delle coste Mediterranee, in una miriade di stati sempre in lite fra loro, e creando inoltre lo stato di Israele, che con la sua presenza, avrebbe continuamente alimentato il fuoco delle lotte intestine.

Attualmente, la politica di Erdogan sotto la grande strategia Turca "Mare Blu" sembra avere alcuni punti focali nel Mare Egeo e Creta, con la Turchia che fino dagli inizi degli anni 90' assediava la Siria e ne ha favorito la guerra civile per indebolirla e poterla fagocitare successivamente.

Quando vivevo in Russia a Nyzny Novgorod, avevo capito profondamente il concetto di "Profondità difensiva"; ovvero avere il controllo di una area molto distante dal cuore da difendere. Infatti per la posizione geografica della città (posizionata dove il fiume Oka si incontra con il fiume Volga). Città che ospita: fabbriche di aerei, cantieri navali, complessi industriali (per la costruzione di treni ed auto), ci volevano almeno 3 ore di volo per raggiungerla; analogamente considerando l'area dei Balcani come "Profondità difensiva"

Turca si capisce il concetto di avere una zona “cuscinetto” che anche se attaccata non pregiudica il cuore della nazione.

Al fine della conquista dei Balcani alcuni fatti come: la guerra civile in Albania e successivamente quella in Jugoslavia, con l’apoteosi dell’intervento dei paesi NATO in Jugoslavia, che con poca lungimiranza ne favorirono la fine, favorendo di fatto la possibilità da parte della Turchia di incrementarne la propria influenza politica, anche con una avanzata e conquista di tipo sia religioso che culturale.

Oggi la Turchia sta cercando nuovamente di incrementare la sua influenza sull’Albania con i recenti accordi di fornitura di armamenti Turchi all’esercito albanese, ed un accordo di mutua assistenza militare in caso di attacco esterno (ovvio pensare alla situazione della Grecia che in caso di conflitto con la Turchia, si troverebbe fra due fuochi).

Come già scritto all’inizio, la seconda area di nuova influenza turca è attualmente la parte Settentrionale dell’Africa, il Libano è oramai prossimo al collasso, ed i recenti eventi a seguito della esplosione a Beirut lo hanno confermato. La Libia si sta sbriciolando pronta ad essere divisa tra Turchia e Francia con quest’ultima soprattutto interessata alle miniere di uranio situate ad Ovest nel Ciad.

La Turchia si “accontenterebbe” di prendere la parte Orientale libica, dove le notevoli risorse energetiche attualmente sotto il controllo di ENI, potrebbero passare in caso di stravolgimento istituzionale a seguito del tanto agognato e sospirato accordo di pace, passare nelle mani Turche, dove in questo caso, malgrado i notevoli sforzi profusi, l’Italia sarebbe “cornuta e mazziata”.

Il recente scontro Turco-Francese dove una Fregata Francese è stata costretta a fare dietro-front da parte di una Fregata Turca che scortava un convoglio diretto in Libia, convoglio che

si vociferava trasportasse carri armati ed autoblindo destinate all'esercito Libico, mostra la arroganza e la consapevolezza di potenza raggiunte dal governo turco, e solo un intervento deciso della Germania (tramite il suo premier A.MERKEL), ha evitato che lo scontro degenerasse in un conflitto armato. Non bisogna dimenticare che la Turchia ha 2 vicini "importanti" come Russia ed Iran, che sicuramente potrebbero avere un peso sia militare che energetico, nel momento che l'espansionismo Turco potesse collidere eccessivamente con gli interessi USA nel mediterraneo. Nell'immediato, bisogna registrare il fatto che l'ospedale italiano è stato sloggiato dall'aeroporto di Misurata in Libia, per farne una base Turca. Mentre da parte italiana si tenta ora di accrescere il suo potere inviando un gruppo di sminatori per bonificare i campi minati.

Se fossi una vecchia zitella stizzita, vorrei che: si tenessero gli ospedali, dove i libici si facessero curare dai Turchi; le mine se le togliessero i libici secondo la regola "Chi le mette, le toglie" e che i migranti provenienti dal centro africa li mandassero in Turchia e non in Italia. Purtroppo la realtà è differente, e soprattutto l'Italia dal punto di vista libico, sembra contare meno della Turchia.

Quello che mi è difficile capire è come avendo le varie nazioni degli ambasciatori presenti sui vari territori, che sono lì con gli occhi aperti ad osservare tutto, e che successivamente informano i rispettivi governi al fine di concertare eventualmente le azioni diplomatiche più opportune per agire di conseguenza; sembra (osservando l'immobilismo imperante), non sortire effetto alcuno in termini di azioni diplomatiche.

Conseguentemente, sembrerebbe che la difficoltà di ascoltare i propri dipendenti dei vari Ministeri Affari Esteri, rischia di

abbandonare la Libia, con le sue ricchezze minerarie, alla Turchia arretrante di Erdogan. Cosa ne pensi?

Flavio Scopinich

Il mio parere è che tu hai scritto un pezzo di attualità e lo hai collegato alla storia dell'Impero Ottomano. Ho conosciuto la Turchia dal di dentro quando ancora i militari contavano molto e apparentemente lo Stato era laico. Nella grande base militare di Deringe, nel Mar di Marmara, nell'anniversario della morte di Atatürk eravamo embedded e frastornati e meravigliati, ma a me piaceva sapere che c'era un muro contro i paesi limitrofi musulmani e fanatici in potenza. Quando in Iran è arrivato Komeini mi son detto: è finita. Pensavo ancora che in Turchia i militari contassero qualcosa, e invece è arrivato questo politicante ricattatorio Erdogan e la storia ha preso a marciare indietro nel tempo con le armi e la forza dell'attuale regime. L'Impero ottomano o come vogliamo chiamarlo con la dittatura, le guerre, la invasione degli immigrati in Germania, ora con espansionismo in Libia, in Albania, Kosovo, ho paura che la Siria si sia vendicata, ma non so come e dove vuole arrivare...

Certo che noi, Francia compresa, siamo molto timorosi di fare conflitti con un rappresentante così bellicoso e per giunta dentro la Nato

Flavio potremmo parlare per ore. Spero tu sia soddisfatto nel sapere che concordo con te, ne parlano poco i media e male. Noi abbiamo aperto il dibattito proprio sui giornali e giornalisti perché siano espliciti e obiettivi. Conoscano la Storia. (DL)

Il futuro del porto di Venezia è legato a un MOSE che garantisca l'accesso permanente delle navi

Venezia ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 cm slm.

Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del MOSE già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm slm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione, diventa un'emergenza per garantire, in particolare, l'operatività del porto.

È quindi prioritario – sottolinea la Venezia Port Community - formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai principi fondanti della stessa,

www.starcomunicazione.com

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

CATTOLICA ASSICURAZIONI AL FIANCO DEI PROPRI ASSICURATI CREATO ANCHE UN FONDO SPECIALE PER I DIPENDENTI

Verona, 25 agosto 2020. Cattolica Assicurazioni è al fianco dei propri assicurati che hanno subito danni e disagi a causa del violento nubifragio che, nella giornata di domenica 23 agosto, ha interessato soprattutto il Veronese e il resto del Veneto.

Per una tempestiva gestione dei sinistri, il Gruppo ha messo a disposizione la propria rete agenziale con una corsia preferenziale per chi ha avuto conseguenze dal maltempo. La Compagnia ha istituito una task force dedicata a tutti i propri assicurati, per rispondere in maniera puntuale e rapida a tutte le domande e alle richieste di informazioni che potrebbero

pervenire. L'Unità operativa ingaggiata prevede il coinvolgimento diretto della liquidazione sinistri e degli studi peritali specializzati nella gestione di questa tipologia di eventi, in stretta collaborazione con le unità tecniche assuntive, la direzione commerciale e la rete agenziale.

Preso atto della difficile situazione, il Gruppo ha inoltre deciso di creare un fondo per l'erogazione di prestiti ai propri dipendenti che hanno subito danni a causa del nubifragio.

Esprimendo solidarietà nei confronti di tutti i cittadini colpiti da questa ondata di maltempo, Cattolica vuole ribadire con queste iniziative l'impegno a mettere al centro della propria attività d'impresa le persone e i loro bisogni.

Cattolica Assicurazioni è uno dei maggiori attori del mercato assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con oltre 3,5 milioni di clienti che si affidano alle soluzioni assicurative e ai prodotti distribuiti, il Gruppo registra una raccolta premi di quasi 7 miliardi di euro (2019). Cattolica conta, a livello di Gruppo, su 1.389 agenzie diffuse su tutto il territorio italiano, sia nei grandi che nei piccoli centri, e su una rete di 1.886 agenti. Per ulteriori informazioni:

www.cattolica.it/profilo-

Alleanza fra impresa e lavoro per salvare il porto di Venezia

Venezia, 28 agosto 202 Troppo facile e troppo ovvio affermare che siamo a fianco dei lavoratori del porto, che le imprese e gli imprenditori portuali, marittimi, ma non solo, di Venezia si uniscono allo stesso appello: lasciateci lavorare, ripartiamo subito...

Ma gli slogan, se non arrivano da personaggi dello spettacolo o vip o super-ricchi o ambientalisti annoiati e viziati, a maggior ragione a Venezia, servono a poco.

“È per questi motivi – afferma Alessandro Santi, Presidente della Venezia Port Community – che oggi siamo presenti per affiancare e sostenere la manifestazione per terra e per mare dei lavoratori del porto, e proseguiamo in tutte le forme a stigmatizzare il silenzio assordante dei Governi susseguiti, incapaci da un decennio ad assumere qualsivoglia decisione”.

“Vogliono chiudere il porto? – conclude Santi – Ci provino. Ora ogni limite di tolleranza è stato sorpassato e chi è complice di questa situazione ormai paradossale prima o poi ne pagherà nelle giuste sedi le conseguenze”. “Di certo i veneziani, quelli veri, quelli che sanno che il porto è la ragione d’essere della loro città e la chiave di efficienza di una delle più importanti ed estese aree produttive d’Europa, non mollano la presa. E ora l’arma vincente sarà proprio una saldatura fra impresa e lavoro con la quale i fautori della città museo dovranno fare i conti”.

www.starcomunicazione.com

fine