

Navigando oltremare, nei Racconti d'Oltremare, Erga, di Francesco Pittaluga, ho scoperto che questo autore naviga con la mente e il cuore, racconta e non saccheggia le storie umane che, uomini e donne, da Genova ed altri paesi lontani ci emozionano. Come la rivista Lussino che visita il cuore dell'arcipelago famoso in tutto il mondo con foto bellissime e descrizioni nostalgiche, testimonianze di una terra che non sarà mai più nostra. Al libro Beatrice nuda, De Ferrari di Emilio Costadura, il culto e l'analisi del più grande amore italiano, testi che impongono una sensibilità profonda. A Il segreto di Benedetto XVI, Rizzoli, di Antonio Socci, grande giornalista e storico che cerca la verità nello spirito cristiano sempre più trascurato. Alle riviste come TTM che festeggia quest'anno il cinquantenario a Vita e Mare, unica voce dei marittimi italiani, a Bacherontius, vita e miracoli di un Tigullio ricco di movimenti culturali e di iniziative civili e ambientali. (DL)

2019 : l'apatia della realtà

Una gentile signora mi ha fatto omaggio di una brochure sulla Casa del Mutilato di Guerra di Genova, che si trova in corso Aurelio Saffi, zona Foce, vicino alla Questura e alla Fiera. Un edificio progettato dall'ing. Arch. Eugenio Fuselli tra il 1937 e il 1938 anno nel quale fu inaugurato. La signora mi disse che la brochure era di suo padre e che nell'aprile 2017 è stato celebrato il centenario della fondazione dell'Associazione Nazionale fra Mutilati ed Invalidi di Guerra, costituita a Milano nel 1917 mentre infuriava la prima Guerra mondiale.

L'edificio a Genova è conosciuto da tutti perché è di passaggio e la sua caratteristica estetica e costruttiva è tipicamente esempio di architettura del ventennio che si colloca storicamente dagli anni venti al 1940. Ma oltre che essere sede anche dell'associazione alpini e sede di eventi nelle sale custodi di un patrimonio di valori, di ideali e di testimonianze acquisiti nei suoi cento anni di vita, sul frontespizio è posta una iscrizione che recita:

“La Guerra è la lezione della storia che i popoli non ricordano mai abbastanza”

Se facciamo un traslato della parola guerra, e la consideriamo il male etico e morale, scopriamo che il 2019 comincia con tanto “male”; i popoli si azzannano fra loro, anche quelli in cosiddetta pace; i parlatori di mestiere, politici e giornalisti in ogni pertugio delle comunicazioni interpretano talk show politici sfruttando anche i social che sono spesso canali di disinformazione come denunciano i più grandi esperti di comunicazione nel web. “ L'evoluzione del sistema fake news ci sta portando alla distorsione non solo di alcune notizie ma della stessa realtà... Zuckemberg ha chiesto scusa delle fake news di Facebook nel 2016” (da Mauro Masi, ItaliaOggi del 29 dicembre) e il whatsapp che, come scrive Umberto

Rapetto (Il Secolo XIX 24 dic) è un rischiosissimo software criminale. I popoli, i Paesi si armano di armi potenti e anche nucleari. Se leggete la autorevole Rivista Marittima, nell'osservatorio delle marine militari scoprirete che tutto il mondo si aggiorna con navi e velivoli sempre più offensivi e sofisticati, e quindi la metafora della Guerra è presto fatta. Il Mediterraneo è suddiviso e conteso con le frontiere tracciate dal Diritto del Mare che si sovrappongono con la ZEE l'una sull'altra e i prepotenti sono sempre pronti a usare le bocche da fuoco vere o i ricatti... Insomma cerchiamo di imparare qualcosa da quella iscrizione a Genova, non lasciamo che la Storia non ci insegni nulla, non facciamoci trascinare dall'apatia della realtà. (DL)

○*○*○*○*○*○

L'ANALISI DI TOBIA COSTAGLIOLA

Il Sovranismo

Dopo aver esaminato la genesi e l'etimologia della parola Populismo (scorso DL NEWS), Tobia Costagliola affronta un'altra locuzione, sovranismo, i cui parametri filologici si sono compattati in una sola parola che sta avendo successo e diffusione in Italia e in Europa . Uno dei sovranisti più conosciuti è “cicciokim”, ma non bisogna scherzarci su, si tratta di un nuovo lessico applicato alla politica che Tobia Costagliola nella sua attenta e documentata analisi ci propone con obiettività e documentazione azzeccata.

Nel numero precedente avevo espresso l'intenzione di rendere partecipi i lettori di quanto ho recentemente imparato sul significato di alcuni termini che, in questo particolare periodo storico, vengono sempre più usati e “abusati”.

Dopo la parola “Populismo”, ecco un altro termine che, recentemente viene ad essa abbinata o contrapposta, per meglio enfatizzarne significati ed implicazioni : “Sovranismo”. Dopo aver consultato i soliti testi, mi sono soffermato sull'enciclopedia Treccani. Ho subito rilevato, con grande sorpresa, come, cotanta autorevole fonte del “sapere” si avvalga di citazioni di altrettanto autorevoli testate giornalistiche rendendo, così, il significato più comprensibile e assimilabile...per ogni forma residua di “ideologia”. Si vede che è proprio un segno dei tempi. Abituati, da sempre, all'etimologia classica, dobbiamo prendere atto che i nuovi “vocaboli” e “locuzioni”, con relativo significato, vengono ormai attinti direttamente dalla lingua parlata e scritta (libri, giornali e, purtroppo, anche Tv...).

Finora ho sempre avuto una certa perplessità e forse anche un senso di colpa, nel riportare, in tutti gli argomenti di cui scrivo, opinioni e teorie di autorevoli personaggi attinte dalla stampa o dall'editoria in genere. Tuttavia, questa

“scoperta” sulla Treccani mi conforta... Ed ecco ciò che ho scoperto, il cui contenuto si spiega da sé: << sovranismo : posizione politica che propugna la difesa o la riconquista della sovranità nazionale da parte di un popolo o di uno Stato, in antitesi alle dinamiche della globalizzazione e in contrapposizione alle politiche sovranazionali di concertazione. Dove il necessario affievolimento di sovranità degli Stati a favore di un ordinamento sovra-statale non tocca minimamente l'unità politica degli Stati-nazione.

< Solo da noi si riesce a sposare un "sovranismo" anti-europeo con una devolution anti-nazionale. (Andrea Manzella, *Repubblica*, 13 novembre 2002, p. 1, Prima Pagina) . Brexit è la vittoria non del popolo, ma del “populismo”. [...] È la rivincita, in tutto il Regno Unito, di coloro che non hanno mai sopportato che gli Obama, Hollande, Merkel e altri esprimessero la propria opinione su quello che essi si accingevano a decidere. È la vittoria, in altri termini, del «sovranismo» più stantio e del nazionalismo più stupido. È la vittoria dell’Inghilterra ammuffita sull’Inghilterra aperta al mondo e all’ascolto del suo glorioso passato. (Bernard Henry Levy, *Corriere della Sera.it*, 27 giugno 2016, Politica, traduzione di Daniela Maggioni)>>.

Altro che “sovranismo” e “populismo”, il 2017 può essere l'anno dell'Europa / Le istituzioni europee rimangono solide nonostante gli attacchi. Incluso il fondo salva-stati con 500 miliardi di munizioni. (Foglio.it, 14 febbraio 2017, Economia) • [...]Un paesaggio democratico che credevamo conquistato per sempre, a garanzia di noi stessi e degli altri. Ma ecco che il “sovranismo” cambia la geografia emotiva e riduce l'orizzonte internazionalista in cui si muoveva la sinistra. (Ezio Mauro, *Repubblica.it*, 15 febbraio 2017, politica). [...]Derivato dall'agg. sovrano con l'aggiunta del suffisso -ismo, sul modello del fr. Souverainisme >>.

Come si è notato, il termine “sovranismo” è intimamente legato ad un altro termine da cui ne trae le origini : ”sovranità”. E per spiegare “sovranità” è interessante notare come sia sufficiente citarne il significato tra i “sinonimi” ed i “contrari”:

sinonimi: potere, indipendenza, autonomia, autodeterminazione, regalità, maestà, potere sovrano, superiorità, supremazia, egemonia, predominio;

contrari : sudditanza, sottomissione, soggezione, inferiorità.

E’ evidente come, tramite la citazione dei “contrari”, si dà maggior risalto al significato dei “sinonimi”.

Divagazioni e riflessioni di fine anno

La notte di Natale, secondo una delle prime traduzioni del Vangelo di Luca, apparve ai pastori che vegliavano, facendo la guardia al loro gregge, una moltitudine dell’esercito celeste, guidata da un angelo per annunziare la nascita del Redentore. Questa moltitudine lodava Dio e diceva:” Gloria a Dio nel più alto dei cieli e pace in terra agli uomini di buona volontà” (oggi divenuto: ”agli

uomini che Egli ama”). Tra i tanti significati, quello più immediato e “intuitivo è che la pace, nella società e nel mondo, dipende soprattutto dalla buona volontà... Che ci azzecca tutto questo con il “sovranoismo” ? Ecco una riflessione del tutto gratuita e personale che cercherò di esternare cautamente.

Da quanto si evince dalle citate definizioni, la “sovranoità” è quasi universalmente concepita come il massimo potere che ogni Stato esercita nel più completo rispetto delle sue leggi e della sua Costituzione.

La “sovranoità” all’interno di ogni singolo Stato, si configura come il massimo potere e supremazia a cui ogni altra forma di potere è subordinata. In campo internazionale e, quindi, nei rapporti tra Stati, la “sovranoità” di ciascuno Stato non è subordinabile a quella di un altro Stato.

Ed ecco che qui subentra la “buona volontà”, dianzi enunciata, tanto necessaria per il raggiungimento ed il mantenimento della pace, o meglio della “pacifica convivenza”. Questa buona volontà, secondo il mio punto di vista, si esprime, nelle relazioni tra Stati, attraverso la reciproca, volontaria limitazione della “sovranoità” per assicurare pace e giustizia tra le Nazioni. Non è una mia idea : è già mirabilmente sancito dalla nostra Costituzione (!) che, all’art.11, recita :

<< L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizioni di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni; promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo >>.

Concludo le mie riflessioni limitandole soltanto ai rapporti tra gli Stati componenti la Comunità Europea e tra la Comunità ed ogni singolo Stato.

Ormai, dopo la Brexit, così incerta e ancora incompiuta, si intravedono pericolosi schieramenti che, a salvaguardia della “sovranoità” dei singoli stati, invocano l’uscita dall’Europa, delusi dal “cattivo funzionamento delle istituzioni europee e dalle ricorrenti discriminazioni di cui si sentono vittime. Come definire detti schieramenti se non “sovranoisti” ? Premesso che ogni disfunzione, ogni anomalia nelle istituzioni e regole della Comunità Europea, dovrebbe essere ragionevolmente affrontata e corretta dall’interno della Comunità stessa, i “sovranoisti”, per quanto si autodefiniscano difensori degli interessi dei “popoli” che li eleggono, rivelano, purtroppo, la carenza di quella “buona volontà” tanto auspicata per il mantenimento della “pace”. In altre parole, si collocano pericolosamente in una posizione contraria a quella comune esigenza di pace e giustizia fra le Nazioni che solo quella necessaria limitazione di “sovranoità” può garantire. E, così, in Italia in particolare, si attribuisce la causa dei nostri mali a quei non meglio individuabili “poteri occulti” che manovrano e condizionano gli Stati dell’Unione...

I “sovranoisti” e la “Manovra”

Ma, ecco che proprio alla fine di questo travagliato anno, accade qualcosa che sembra sconfiggere quanto sopra definito come “sovranoismo”. Qualcosa che, salvo eventi imprevedibili, potrebbe portarci a rivedere tutto quanto sopra evidenziato. Proprio in Europa e, in Italia, il Governo in carica, autodefinitosi e

“classificato” come Governo “Populista” e “Sovranista”, ha “spiazzato” tutti coloro che auspicavano, con cinica apprensione, una “procedura di infrazione” dai nefasti sviluppi. La sera del 18 dicembre, dopo due mesi di trattative e di tensioni, è stata raggiunta un’intesa tra Roma e Bruxelles sulla “Manovra” del Governo Italiano. La tenacia, la determinazione ed il buon senso dei negoziatori da parte italiana, il Premier Conte ed il ministro Tria, hanno convinto i cosiddetti “rigoristi” e, finalmente, consentito di apportare quei “tagli” indispensabili ad evitare la procedura d’infrazione da parte della Commissione Europea.

A parte l’opinione che ciascun italiano ha maturato durante il convulso periodo di trattative, minacce e proclami bellicosi, riporto alcuni autorevoli commenti:

Matteo Salvini : “ Grande soddisfazione per il risultato raggiunto, per i miglioramenti inseriti ascoltando categorie e associazioni”;

Luigi Di Maio : “ C’è ancora tanto da fare ma questa è una legge importante e ci farà cominciare il 2019 come anno del cambiamento”;

Sivio Berlusconi : la manovra la sta scrivendo l’Europa, la stanno scrivendo a Bruxelles, alla faccia dei sovranisti ”;

A.Polito (Corriere della Sera .19.12.2018): “ Se il più forte governo sovranista del continente deve accettare un negoziato fino all’ultimo centesimo con una Commissione debole perché ormai alla fine del mandato, allora vuol dire che il nostro destino in Europa è davvero ineluttabile. La manovra del popolo è stata scritta al telefono con Bruxelles, mentre il Parlamento sovrano aspettava di riceverla per motociclista sotto forma di maxi emendamento, prendere o lasciare[...].”

Da uomo della strada mi chiedo se l’intesa raggiunta esprima veramente la vittoria del “sovranismo” italiano sul rigorismo europeo o viceversa. Non sono in grado di giudicare con obiettività ma, posso dire che ciò che è accaduto, potrebbe essere definito, benevolmente, un incidente sul percorso quinquennale di questo inedito Governo e per quelli che speravano in una “frattura” con l’Europa. Mi piacerebbe, a questo punto, anziché auspicarne un fallimento, seguire il percorso di questo originale “sovranismo”, sperando che tra “una facciata” e l’altra, maturi e diventi più saggio. E, con un maggior realismo, possa, all’interno, realizzare, per il popolo sovrano, riforme e progetti “possibili”. E, in Europa, utilizzare quella grinta e quella voce grossa peculiare dei “sovranisti”, per rinforzarne e riformarne le istituzioni, accettando, saggiamente, quella dosata limitazione di sovranità che dovrebbe essere il “collante” per “ l’Europa di tutti”. Ma chi va o viene inviato in “Europa”, dovrebbe essere, soprattutto, conscio della parità dei diritti e dei doveri e della dignità di ogni singolo Stato, partecipando fattivamente e facendo sentire forte la sua voce, senza accettare supinamente, come per il passato, azioni o risoluzioni mortificanti e lesive per i nostri interessi....Quante volte, in tempi non lontani, attorno a quei tavoli di Bruxelles o di Strasburgo, la massima espressione (riportata in Inglese) di qualche nostro rappresentante (lautamente pagato) è stata : ” ...I follow”... (qualcuno più forbito diceva: ” I join”...) forse

senza neanche aver ben compreso su che cosa si stava esprimendo.... Ma, ora sembra che le cose stiano migliorando....

Tobia Costagliola

o*o*o*o*o

La sicurezza sul lavoro in aree portuali

di Nicolò Reggio

*Attività di bordo e portuali per le navi in esercizio o in sosta per lavori/
Le linee guida ILO e la responsabilità del comandante cui devono
attenersi i soggetti del traffico marittimo.*

Caro Decio, leggo la nota a firma Magarelli sulla sicurezza sul lavoro in aree portuali e, per completare il panorama lì illustrato, vorrei aggiungere alcune considerazioni che hanno origine da fatti accaduti, nonché da procedimenti penali che ne sono seguiti.

Vero che sia il DLgs 271/99 sia il DLgs 272/99 sono rimasti senza regolamenti attuativi, pur essendo in vigore dal febbraio 2000, ma altri strumenti sono di riferimento normativo attuale per le attività di bordo e per quelle portuali per le navi in esercizio, ovvero non in sosta per lavori.

Per le prime vale quanto previsto dall'ISM Code dell'IMO (tramite l'SMS) con le successive correzioni apportatevi mediante risoluzioni del Maritime Safety Committee (solo in tema di safety), mentre per le seconde valgono le linee guida disposte dell'International Labour Organisation e di riferimento per le Aziende Sanitarie Locali, con competenza sulle aree portuali, seppur si tratti di "linee guida".

Si nota subito una forte criticità: le norme IMO si riferiscono alle navi e alle loro relative dotazioni, mentre le linee guida ILO si riferiscono al lavoro in ambito portuale ed alle relative dotazioni per la movimentazione di merci e di passeggeri.

Nessuna delle due tratta la materia delle interferenze e delle interazioni che necessariamente si realizzano tra nave e infrastrutture portuali, tra equipaggio e lavoratori portuali, in qualsiasi luogo del mondo.

Invero, come prescritto dall'IMO, tutte le attività lavorative svolte dall'equipaggio a bordo della nave sono oggetto di analisi e valutazione dei rischi, finalizzate a stabilire procedure atte alla riduzione degli impatti che erronee azioni possano avere sulla sicurezza dell'individuo, della nave e dell'ambiente. A tal proposito vedasi la Risoluzione MSC 273(85) del luglio 2010.

Di fatto ogni tipologia di nave richiede l'adozione di misure (strumentali e procedurali) diverse per ridurre al minimo il rischio residuo cui il lavoratore (membro d'equipaggio) resta soggetto nello svolgimento delle sue mansioni. Ovvio che alcune misure possano essere standardizzate (tipo l'adozione dei DPI), altre no e debbano essere oggetto di tempestiva valutazione, comunque secondo criteri standardizzati.

Cosa succede quando a bordo intervengono forze di lavoro esterne alla nave, quindi non soggette alle procedure previste dall'SMS?

Le linee guida dell'ILO si fermano al confine tra nave e infrastrutture portuali quindi deve intervenire l'unica autorità con potere decisionale a bordo della nave, ovvero il Comandante anche quale rappresentante dell'Armatore.

Egli deve quindi imporre che tutti i lavoratori esterni che abbiano accesso a bordo indossino i DPI idonei al tipo di lavoro da svolgere, come anche previsti per l'equipaggio, e pretendere che il loro datore di lavoro abbia fornito loro adeguata formazione mediante sottoscrizione di documento di conferma.

Ma il Comandante dovrà anche pretendere la preventiva sottoscrizione di una manleva riferita sia a potenziali danni alla persona sia alla nave ed alle sue dotazioni per causa di manodopera esterna alla nave.

Quando le interferenze sono strumentali (ovvero tra dotazioni) la materia diventa possibilmente più complessa.

Le dotazioni della nave che interagiscono con le infrastrutture portuali sono:

- i cavi di ormeggio;
- lo scalandrone;
- la scala di banda;
- la passerella;
- le rampe;
- i mezzi di sollevamento;
- i cablaggi e le linee delle utenze.

In tutti i casi sopra elencati si stabiliscono contatti fisici strumentali (di dotazioni) tra ambienti di lavoro governati da normative differenti, quindi, purtroppo, soggette a interpretazioni conseguentemente altrettanto differenti in caso di incidente che coinvolga marittimi oppure lavoratori portuali oppure passeggeri.

Non entro nello specifico per non eccedere, ma, in conclusione, mi preme solo contestare quanto sostiene Magarelli sulla "sovraesposizione dei lavoratori marittimi e portuali a livelli di rischi così elevati determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro in cui operano".

Una tale affermazione é contraria ai principi formativi cui devono attenersi tutti i soggetti coinvolti nel traffico marittimo.

Dr. Ing. Nicolò Reggio

CEng - MRINA via Argonauti, 1/6 16147 Genoa, Italy T +39 010 374 1861

C +39 335 390 980

E-mail n.reggio@club-marine.it Certified E-mail nicolo.reggio@ingpec.eu

Skype nicolo_reggio

○*○*○*○*○

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di **Francesco Pittaluga**

“ CON LA “AETHALIA” IN ROTTA VERSO LE ISOLE DELL’ARCIPELAGO TOSCANO ”

Analogamente a quanto rilevato nel capitolo scorso di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” in relazione ai servizi commerciali da e per le isole minori della Sicilia, anche per quanto riguarda i collegamenti fra le isole dell’Arcipelago Toscano e il continente dopo l’Unità d’Italia sarà l’onnipresente “Navigazione Generale Italiana” che gestirà questi collegamenti fino al 1909. Dopodiché, sempre per rinuncia a rinnovare convenzioni statali e relative sovvenzioni da parte di “N.G.I.” come era capitato in Sicilia quasi vent’anni prima riguardo ai collegamenti con le isole Egadi ed Eolie, , ad essa subentrò Carlo Allodi di Livorno, già attivo in campo armatoriale coi suoi piroscafi da carico che trasportavano carbone e grano dal Mar Nero. L’Allodi ereditò i cinque vetusti postali della “N.G.I.”, tutti di oltre cinquant’anni di età, con cui esercì alcuni collegamenti sia giornalieri che bisettimanali o settimanali fra Livorno, Piombino ed i porti di Capraia, Gorgona, Pianosa e Isola d’Elba nei suoi scali di Portoferraio, Rio Marina, Portolongone poi Porto Azzurro, Cavo, Marina di Campo e Marciana Marina. Dopo un inizio promettente l’Allodi si trovò presto in difficoltà e, prima del suo fallimento nel 1914, linee ed esercizi vennero rilevati da Giuseppe Orlando, titolare dell’omonimo cantiere livornese dove peraltro l’Allodi aveva ordinato tre nuove unità. Dalla precedente “Servizi Marittimi Arcipelago Toscano” si passò quindi ad una nuova “Navigazione Toscana” che conservò i colori della compagnia cui subentrava e che altro non erano che quelli della “N.G.I.”: ciminiera nera con grande banda bianca al centro cui erano stati opportunamente aggiunte due grandi “N” e “T” nere anch’esse. Stessi anche gli itinerari e le destinazioni, con tutto o quasi il naviglio requisito per uso bellico durante la prima guerra mondiale ma fortunatamente

uscito indenne dal conflitto. Negli anni Venti e Trenta del Novecento la “Navigazione Toscana” proseguirà la propria attività alienando progressivamente il naviglio obsoleto e immettendo in servizio nuove unità fra cui ricordiamo la “Alfredo Cappellini”, la “Elbano Gasperi”, la “Andrea Sgarallino”, la “Dino Leoni” e la più nuova e moderna di tutte, la “Giuseppe Orlando” del 1936. Navi dalle dimensioni contenute e comprese fra le 500 e le 800 tonnellate di stazza ma veloci, maneggevoli e perfettamente adatte al tipo di traffico cui sarebbero state adibite. Nel corso del secondo conflitto mondiale la “Navigazione Toscana” non fu fortunata come in quello precedente perchè perse tutte le sei maggiori unità che facevano parte della sua flotta ivi compresa la “F.D. Guerrazzi” che, fortemente danneggiata nel porto di Genova, venne recuperata ma solo per essere avviata alla demolizione. La perdita più grave e dolorosa fu senz’altro l’affondamento della “Andrea Sgarallini” nel braccio di mare fra Portoferraio e Piombino nel settembre de ’43 quando, a seguito di siluramento da parte di un sottomarino britannico, colò a picco in pochi minuti portando con se più di 300 persone fra equipaggio e passeggeri, in massima parte Elbani. A seguito della conferma e del rinnovo delle convenzioni, comunque, al termine delle ostilità la Compagnia poté in breve ripristinare i propri collegamenti con unità noleggiate fra cui ricordiamo la “Pola” della “Istria”, unità che avrà una lunghissima carriera sui mari italiani al servizio di svariate compagnie, o acquistandone alcune sul mercato dell’usato quali la “Aegilium” di provenienza olandese e la “Portoferraio”. Un salto di qualità venne effettuato nel maggio del 1954, quando fu aumentato il capitale sociale e si poté ordinare ai Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso la costruzione della nuova motonave “Aethalia” che può a buon diritto entrare in questa rassegna perchè, precedentemente all’ “Appia” dell’ “Adriatica”, è stata la prima unità dell’armamento passeggeri italiano espressamente costruita per il trasporto di automezzi: prima della sua immissione in servizio, infatti, auto e motoveicoli diretti alle isole venivano issati a bordo coi bigli di carico e sistemati sui ponti scoperti o in apposite stive, se disponibili, con tempi di imbarco e sbarco lunghi e complessi, analogamente a quanto sarà prassi nei collegamenti con le isole maggiori di Sicilia e Sardegna fino all’avvento dei moderni traghetti con accesso veicolare diretto. Stazzante 1306 tonnellate, lunga 72,40 metri e larga quasi 13, era dotata di due motori diesel FIAT a 4 tempi della potenza di 2000 C.A. che le consentivano di raggiungere una velocità di 14 nodi. Disponeva di un garage con accesso diretto prodiero e poppiero capace di ospitare 60 auto o 20 automezzi pesanti e poteva trasportare fino ad un massimo di 1276 passeggeri, ridotti poi a circa 900 per adeguarsi alle nuove norme di sicurezza, ospitati nei due grandi saloni di bordo e nelle passeggiate, sia coperte che scoperte. Data la brevità delle traversate cui sarebbe stata adibita non erano previste sistemazioni in cabina. Varata il 25 febbraio 1956, entrò in servizio fra Piombino e Portoferraio-Elba nel luglio seguente, anticipando tempi e sviluppi di tecnologie per la futura Marina Mercantile non solo italiana e costituendo al tempo stesso motivo di ispirazione per le successive realizzazioni quali “Appia” già ricordata, le unità delle Ferrovie dello Stato in servizio fra Civitavecchia e la Sardegna, poi i

“Canguri”, la serie “Poeti” della “Tirrenia” e tutti gli altri successivi traghetti roll-on/roll-off, tanti dei quali hanno già avuto spazio in questa rassegna.

Dalla linea snella e filante che prendeva a modello le realizzazioni già presenti da qualche anno sul Canale della Manica e nei mari nordici quale il Baltico nei suoi traffici fra Svezia, Finlandia e Danimarca, la “Aethalia”, così battezzata in onore del nome con cui gli antichi Greci e Romani chiamavano l’Isola d’Elba, ebbe subito un notevole successo, sia per la rapidità con cui consentiva di ridurre al minimo i tempi per le operazioni di imbarco e sbarco che per il comfort offerto ai passeggeri, anche se all’inizio, per alcuni problemi alla struttura della carena, con mare agitato beccheggiava in modo tale da essere soprannominata “la ballerina”: problema peraltro risolto durante la sua prima sosta in bacino di carenaggio grazie ad alcune piccole modifiche apportate all’opera viva dello scafo. Descrivendo la nave ponte per ponte, a quello che ospitava il garage si poteva accedere tramite i portelloni prodiero e poppiero e altri due secondari aperti nello scafo a centro nave. Sul ponte superiore trovavano spazio le sale di accoglienza, dotate di comode poltroncine e di due bar, l’uno dei quali attrezzato anche a caffetteria-self service onde soddisfare le necessità della clientela laddove la traversata veniva effettuata in concomitanza con l’orario dei pasti. Un’ampia passeggiata coperta correva tutto intorno a questo ponte e continuava con altri spazi all’aperto sul ponte sovrastante dov’erano ubicati i locali dell’equipaggio. Sul ponte più alto, infine, la plancia di comando e la bella ciminiera perfettamente proporzionata al centro nave.

Per quasi tutta la sua carriera con la “Navigazione Toscana”, la “Aethalia” verrà pressoché esclusivamente adibita al servizio celere plurigiornaliero Piombino-Portoferraio e ritorno, apportando con la sua presenza un miglioramento notevole nei collegamenti da e per l’Elba e contribuendo allo sviluppo turistico dell’isola che dagli anni Sessanta in poi diverrà una delle mete più ambite soprattutto nei mesi primaverili ed estivi: al pari delle consorelle dell’Arcipelago Toscano, tutte riunite oggi e protette da un Ente Parco che ne tutela l’ambiente e servite dai servizi marittimi di cui l’”Aethalia” ha fatto parte per più di trent’anni. Il suo successo commerciale porterà dopo di lei all’immissione in linea di altri traghetti fra cui ricordiamo il “Rio Marina”, l’”Isola d’Elba”, il “Città di Piombino”, tutti di provenienza svedese e il più grande di loro, il “Flaminia Nuova” di più di 2000 tonnellate, costruito ad Aarhus in Danimarca nel 1960, passato negli anni in mani svedesi e finlandesi, entrato in servizio nel 1971 sulla linea Livorno-Gorgona-Capraia-Portoferraio e così battezzato a seguito del recente passaggio della “Navigazione Toscana” dal gruppo armatoriale Cameli di Genova, che l’aveva a suo tempo rilevata dagli Orlando di Livorno, alla società assicuratrice “Flaminia Nuova”.

Quest’ultima unità verrà ribattezzata “Capo Bianco” nel 1974 mentre nel 1975 tutta la “Navigazione Toscana”, che nel frattempo era passata al gruppo Lauro di Ischia, confluirà in “Tirrenia” dando vita ad una nuova “ TO.RE.MAR-Toscana Regionale Marittima S.p.A.” con sede a Livorno, analogamente a quanto abbiamo già visto in Sicilia con la nuova “Siremar” ed in Sardegna e Campania con “Saremar” e “Caremar”. La “Aethalia”, assieme a “Capo

Bianco” e ad altre tre unità della flotta sociale passerà nel nuovo consorzio: unico cambio sostanziale la livrea dei fumaioli, che diventeranno tutti bianchi con una grande “T” blu al centro.

La nave continuerà ancora per più di un decennio nei suoi regolari servizi da e per l’Isola d’Elba: periodicamente rimodernata e tenuta sempre in efficienza nell’apparato motore, navigherà senza problemi e diverrà nel corso della sua carriera popolarissima, sia presso gli Elbani che vi si imbarcheranno regolarmente tutto l’anno, che presso i numerosi turisti che nell’alta considerazione in cui sarà sempre tenuta dai suoi equipaggi. Con gli anni vi sarà un rinnovamento della flotta che porterà all’introduzione in linea dei primi aliscafi veloci ed alla graduale sostituzione del naviglio ormai obsoleto. In questa prospettiva la “Aethalia” perderà nel tempo il titolo di “ammiraglia” della flotta ma ne diventerà per così dire la “mascotte”, la preferita dall’utenza e dagli abitanti dell’Elba che per anni continueranno a preferirla alle altre unità sociali per i loro spostamenti e a individuarla come “il vapore” per eccellenza. Con l’introduzione del nuovo traghetto “Planasia”, consegnato nel marzo 1980 per la linea Piombino-Porto Azzurro-Pianosa, iniziò la sostituzione delle navi precedenti. La fine per la “Aethalia” arriverà nel 1988, quando nove unità più grandi e capienti di lei prenderanno il suo posto: una di esse ne erediterà il nome nel 1991, quando una nuova “Aethalia” di quasi tremila tonnellate di stazza scenderà in mare dagli scali della Fincantieri di Palermo. Dopo un periodo di disarmo a Livorno, la prima “Aethalia” prenderà la via della Grecia: per più di dieci anni si conteranno tutta una serie di passaggi di proprietà e di cambi di nome da “Pergamus” a “Canadian Spirit”. Passata dalla “Naviera Saremo” alla “Goldshine Entreprises S.A.” alla “Adecon” tanzaniana, se ne ipotizzò ad un certo punto un nuovo impiego fra Dar-es Salam e Zanzibar: non si sa se tale collegamento abbia avuto fortuna e l’unica cosa certa è che la nave risulta rottamata nel 2002. Il suo nome e il suo ricordo è però ancora ben vivo fra gli abitanti dell’Elba e non solo: la possiamo ammirare nelle tante immagini che la ritraggono ormeggiata alle banchine di Portoferraio o di Piombino o mentre fende a tutta forza le acque di quel braccio di mare. Senza nulla togliere alle altre unità della flotta è stata senz’altro la più amata e la più popolare fra le navi della sua generazione adibite a questi collegamenti locali, oltretutto una delle più importanti viste le innovazioni tecniche che ha a suo tempo apportato al traffico di cabotaggio in genere.

Prova di questa affezione è il fatto che, quando la seconda “Aethalia”, per volere di Vincenzo Onorato nuovo proprietario della “Toremar”, è stata ribattezzata “Stelio Montomoli” in memoria del presidente della società scomparso nel giugno del 2016, c’è stata una mezza sollevazione di tutti gli Elbani, contrarissimi a questo cambio di denominazione che li privava di un nome cui erano particolarmente affezionati. Detto per inciso, la “Stelio Montomoli” è parzialmente affondata il 30 giugno 2018 per esplosione in sala macchine: in un primo momento data l’entità dei danni pareva destinata alla vendita per demolizione, poi ne è stato deciso il ripristino che si è concluso nell’agosto successivo. Non vogliamo credere che dietro a questo episodio ci siano le

maledizioni di chi, e sono stati tanti, non hanno gradito questo cambio di nome o abbia giocato il fatto che, a detta dei vecchi “lupi di mare”, non porti bene cambiare il nome ad una nave a meno che non passi di bandiera e compagnia. Gli incidenti in mare o, peggio ancora, la perdita di una nave sono sempre dei fatti tristi: preferiamo pensare che nella prospettiva storica sia la prima “Aethalia” che la seconda possano occupare entrambe il posto di primo piano che meritano per tutta la durata della loro carriera, quando prima l’una poi l’altra hanno solcato e solcano oggi orgogliose quel tratto di mare che dalla costa tirrenica toscana porta in circa un’ora di navigazione all’Elba, la più grande e una delle più belle delle nostre isole cosiddette minori, ricca di una storia plurimillenaria che affonda le sue radici nella notte dei tempi e negli albori dell’umanità. Come lo stesso nome “Aethalia”, antico e fiero, portato per tanti anni sul mare dalle unità appena ricordate, può farci intuire.

Francesco Pittaluga

Genova, 27 dicembre 2018

Ingegnere aeronautico-console Associazione “A Compagna” Genova
Storico aero-navale

○*○*○*○*○

CONFITARMA: IL MINISTERO DEL MARE

ROMA. Il 19 dicembre, Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ha aperto i lavori della riunione di fine anno del Consiglio della Confederazione Italiana Armatori, ricordando Aldo Grimaldi e invitando i Consiglieri ad osservare un minuto di silenzio.

Nel fare il punto sulla situazione del settore, il Presidente Mattioli ha ricordato le richieste presentate da Confitarma nel corso dell’Assemblea del 31 ottobre, sottolineando l’apertura del Ministro Toninelli a lavorare insieme.

Il Presidente ha poi manifestato di essere rimasto sorpreso nel venire a conoscenza del fatto che nei giorni scorsi è stato assegnato alla 1° Commissione permanente (Affari Costituzionali) del Senato della Repubblica, il disegno di legge n.S917, di iniziativa del Sen. Adolfo Urso, intitolato “Istituzione del Ministero del Mare”

“E’ un segnale di rinnovata attenzione all’istanza da tempo sostenuta da Confitarma –afferma Mattioli – auspicando che questo possa essere un ulteriore e utile spunto di riflessione con il Governo per valorizzare il sistema marittimo e il suo apporto all’economia del Paese”.

“Noi armatori, come sempre, siamo pronti a rispondere con immediatezza ai segnali positivi che giungono dalle Istituzioni. – ha aggiunto Mattioli – Proprio oggi torna a riunirsi il ricostituito Comitato Regole e Competitività che, in considerazione della particolare attenzione riservata alla modernizzazione e alle riforme a costo zero dal nuovo Governo, mira ad aumentare la competitività

della flotta mercantile e di tutto il cluster attraverso la sburocratizzazione e la modernizzazione di alcune norme del nostro ordinamento marittimo, in tutto o in parte non più adeguate alla realtà degli attuali mercati marittimi”.

“L’auspicio è che nel 2019 si possa proseguire su questa rotta di promozione dei punti di forza di un settore come quello marittimo che può contribuire sempre più in maniera importante allo sviluppo economico del nostro Paese

○*○*○*○*○*○*

Le riflessioni dell’ing. Giorgio Marega

PONTE MORANDI: L’INIZIO DI UN PRECIPIZIO

TRIESTE. Caro Decio, io sono membro da 30 anni della Unione Cristiana Imprenditori e Dirigenti. Questa associazione, nata nella fede di una imprenditoria che pur restando imprenditoria si basava sulla dottrina sociale della chiesa e della Famiglia. Cioè il modello della impresa familiare con collaboratori fedeli che ha fatto grande il Veneto e grandissimo il Friuli ante e post terremoto.

Ultimamente la strada maestra è verso un vuoto della imprenditoria accantonata per far posto ad un bene comune che svuota tutto, arresta tutto, divide. In questa Associazione io scrivevo a livello nazionale (circa 4000 persone di alto livello e parecchie Diocesi), ora non ho argomenti "politicamente corretti".

Volevo domandarti, citando le fonti e il tuo titolo di ex capitano, di poter divulgare a livello nazionale l'analisi che fai di questi ultimi mesi dove il Ponte Morandi è stato l'inizio di un precipizio che un gruppo di ingegneri tecnici del settore navale avevano annunciato circa 20 anni fa, prima dell'avvento dell'Europa troppo unita. Come piccola curiosità ti aggiungo che ne parlai con il mio "benzinaio di fiducia sloveno dove faccio il pieno tuttora a Sezana" In poco schietto italiano, con il linguaggio dei segni, di estrazione politica tutt'altro che "occidentale" espresse che seguire la Germania significa partecipare alla sua caduta futura. Concludendo con un chiaro "Questi ci mangiano tutto".

Io non sono pessimista, sono oggettivo.

Nessun problema se non mi autorizzi, e auguri di Buon Natale.

Giorgio Marega

Ma certo caro ingegnere e capitano, auguri anche a te e a Trieste (DL)

SALINI IMPREGILO E FINCANTIERI INCARICATE DELLA RICOSTRUZIONE DEL PONTE DI GENOVA CON LA NUOVA SOCIETA' "PERGENOVA"

GENOVA, 18 dicembre 2018 – Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure, si aggiudicano il contratto per la ricostruzione del ponte sul fiume Polcevera a Genova, che verrà realizzato dalla neocostituita società "PERGENOVA". Il nuovo ponte, che parte dal progetto di Renzo Piano, prevede il completamento dell'opera in 12 mesi, dal momento in cui l'area verrà resa disponibile, dopo il completamento delle attività di demolizione.

"12 mesi per far ripartire Genova. Questo il sogno che ci accingiamo a regalare subito prima di Natale ai genovesi, ricordando le vittime di questa terribile tragedia, per far ripartire la città in tempi rapidi, dando un segnale forte a tutto il paese, perché la ripresa economica e l'occupazione possono ripartire dalle grandi opere. Siamo a Genova per spirito di servizio e con Fincantieri ci sentiamo attrezzati per aiutare la città e le sue persone. Tanti nostri operai che lavorano al Terzo valico sono liguri e noi vogliamo essere loro vicini dopo la tragedia che ha colpito questa città". Con queste parole Pietro Salini, Amministratore Delegato di Salini Impregilo, ha accolto la notizia dell'assegnazione del progetto annunciata dal Commissario Straordinario per la ricostruzione Marco Bucci.

"Fin dal primo momento Fincantieri si è resa disponibile, lo dovevamo a Genova e alla Liguria", ha commentato l'Amministratore Delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. "La nostra competenza nella gestione di processi e prodotti complessi ci pone nelle condizioni di realizzare il miglior lavoro possibile per dare alla città nei tempi previsti un'opera bella, funzionale e che duri nel tempo. Sono convinto che la nuova infrastruttura sarà il migliore esempio di un'Italia che, se unisce le proprie eccellenze, può fare sistema e compiere grandi opere al servizio del Paese".

Il viadotto sul Polcevera è uno snodo essenziale per il collegamento di Genova con la Francia, con il porto e in generale con le aree limitrofe, tassello essenziale per far recuperare alla città il ruolo di grande hub portuale e commerciale. Il Ponte sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 m, costituita da 20 campate. Il progetto prevede 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l'interasse passa da 50 a 100 metri. Tale soluzione ha consentito l'ottimizzazione delle strutture e delle fondazioni, limitando le dimensioni delle stesse, in un contesto fortemente urbanizzato ed antropizzato.

Per realizzare le strutture in acciaio verranno utilizzati il cantiere di Genova - Sestri Ponente, lo stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona) e, se necessario, altri stabilimenti del gruppo Fincantieri in Italia. La produzione dell'impalcato metallico sarà realizzata in macro elementi strutturali che verranno trasportati a piè d'opera, assemblati e saldati, completando a terra le lavorazioni di ogni singola campata. In questo modo gli interventi in quota saranno ridotti al minimo. Il sollevamento invece verrà effettuato utilizzando prevalentemente speciali apparati, denominati "strand jacks", che permetteranno di allineare l'impalcato all'elemento principale in acciaio collocato preventivamente in sommità alle pile, con l'utilizzo di autogru. In collaborazione con Cetena, la società di ricerca del gruppo Fincantieri basata a Genova, verrà fornito e installato anche un sistema integrato di monitoraggio, controllo e ispezione del ponte.

La ricostruzione del ponte è destinata a diventare il simbolo della rinascita di una grande città come Genova, ma anche il simbolo di una nuova fase di sviluppo del paese, mostrando che anche in Italia è possibile fare infrastrutture in breve tempo, dalla fase di identificazione delle necessità alla fase di execution. Il progetto di Genova rappresenta un modello di collaborazione tra grandi aziende complementari tra loro, che permette di mettere a disposizione della città e del paese un know how unico di grandi aziende italiane.

TARGHE SAN GIUSTO 2018 XXVI Edizione

TRIESTE Il giorno 14 dicembre, venerdì, il Collegio di Trieste dei Patentati Capitani di L.C. & D.M. ha organizzato il tradizionale appuntamento delle targhe San Giusto, giunto alla ventiseiesima edizione.

Come consuetudine consolidata, anche in questa occasione il Collegio ha coinvolto l'ISIS Nautico "Tommaso di Savoia Duca di Genova" nello stesso evento, per la consegna delle borse di studio messe in palio dai benefattori dell'ISIS Nautico.

In apertura di cerimonia il Presidente del Collegio Mario Carobolante ha ringraziato le Autorità presenti: il Comandante CV(CP) Luca Sancilio, Direttore Marittimo del FVG; il Prefetto Dott.ssa Annapaola Porzio; il Comandante Giorgio Ribaric, Vicepresidente del CESMA (Confederation of European Seamasters' Association).

Ha proseguito nei ringraziamenti degli sponsor che fedelmente supportano questo evento, alcuni fin dalla prima edizione ed altri da lungo tempo si sono uniti all'iniziativa e che, doverosamente sono stati citati: WARTSILA ITALIA con il suo Presidente e A.D. Ing. Guido Barbazza, il Dott. Flavio Borsarelli,

il direttore h.r. dott. Raffaele Ferrio e il cap. d.m. Giampiero Decubellis, dirigente della stessa e vicepresidente del collegio; Italia marittima rappresentata dal responsabile h.r. cap.l.c. Alessio Brandi, il vicepresidente ing. Stefano Beduschi non ha potuto presenziare perchè impegnato all'estero; il gruppo cataruzza (tripmare e ocean) con il presidente cav. dott. Alberto Cattaruzza; queste società sono sempre state sostenitrici del collegio. gli altri fedeli partners sono: la siot con il presidente dott. alessio lilli e il dott. federico prandi; il propeller club port of trieste, rappresentato dal consigliere cap. l.c. diego stinco, amico e collega del presidente del collegio al lloyd triestino; la confindustria vg rappresentata dal vicepresidente dott. paolo battilana e dalla vicedirettrice dott.ssa sonia lussi.

Con particolare orgoglio e piacere, il Presidente del Collegio ha annunciato che da quest'anno si sono aggiunte due nuove associazioni operanti sul territorio:

- pertanto è stato dato il benvenuto al “COMITATO TERRITORIALE per il WELFARE della Gente di Mare dei Porti dell'Adriatico Orientale, rappresentato dal Presidente Cav. Dott. Alberto CATTARUZZA, che ha messo a disposizione di un Socio del Collegio, Cadetto di Coperta, che frequenta l'Accademia di Genova, un contributo per le spese di alloggio.
- L'altra associazione, STELLA MARIS di TRIESTE, rappresentata dal Cap.L.C. Paolo ZANON, Vicepresidente, ha contribuito con due Targhe S. Giusto assegnate al diplomato costruttore navale diplomato con 92/100 Matteo STEFENATO, che ha iniziato a frequentare il nuovo corso di “Tecnico Superiore per la Produzione e Manutenzione di Mezzi di Trasporto Navale” presso l'Accademia Nautica dell'Adriatico e alla costruttore diploma aeronautica con 100/100 e lode Serena GAGGI che si è iscritta alla facoltà di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano, da sottolineare che quest'ultima è una dei venticinque studenti che il Presidente della Repubblica On.le Sergio MATTARELLA, ha premiato al Quirinale come “Alfiere del Lavoro”. Entrambi hanno ricevuto anche una borsa di studio assieme alla targa.

Nel suo discorso di apertura il Cap. L.C. Mario CAROBOLANTE, ringraziando tutti, ha auspicato che altri protagonisti della vita cittadina di Trieste possano in futuro, aggregarsi fattivamente a questo consolidato appuntamento. Ha poi ricordato che il sodalizio è stato fondato il 31 Marzo 1946, ormai da 72 anni, rappresenta oltre 200 Soci che con le loro quote di iscrizione mantengono in vita questa realtà. Il consiglio direttivo è composto da Comandanti e Direttori di Macchina, alcuni in attività, e prestano la loro opera in maniera del tutto gratuita e volontaria.

Il Collegio è particolarmente grato alla dirigenza del Nautico, rappresentata dalla D.S. e Preside dott.ssa Donatella BIGOTTI, dalla Vicepreside Prof.ssa Eugenia FORLEO e dalla coordinatrice per le borse di studio Prof.ssa Rita FARAGUNA: dal 2011 sono presenti e attori con il Collegio assegnando le loro borse di studio ai migliori studenti di ciascuna classe, in questo anno scolastico 2017/2018 sono state assegnate ben 25 borse di studio agli studenti.

A chiusura degli interventi, ha preso la parola il Direttore Generale dell'Accademia Nautica dell'Adriatico prof. Zvech ricordando che alcuni dei giovani premiandi stanno frequentando l'Accademia stessa, avendo superato i test di ammissione.

Ha voluto poi ricordare un grave lutto avvenuto a novembre u.s.: è mancato per una grave malattia l'Allievo di Cop. Daniele Rismondo, un giovane promettente, serio, ben voluto da tutti : compagni e corpo docente, Targa S. Giusto 2015 ed iscritto al Collegio che ha mandato un rappresentante alle esequie. Il Prof. Zvech ha chiesto un minuto di raccoglimento a tutti i presenti.

Sono quindi iniziate le premiazioni delle undici Targhe San Giusto consegnate da parte dei sopracitati Manager presenti in sala, a seguire le otto borse di studio del Collegio e a conclusione le 25 borse di studio del Nautico

○*○*○*○*○

La terza edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry a Milano

Le aziende dei settori industriali e del commercio incontrano gli operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci, a Milano, al Centro Congressi Assolombarda, il 31 gennaio e il 1o febbraio 2019.

L'evento, nato e cresciuto con l'obiettivo di sviluppare il sistema industria-logistica-trasporti per la competitività del sistema in Europa e nel mondo, si articolerà in ampie sessioni di convegni e momenti di networking.

Qualche anticipazione sui temi in agenda

Il sistema infrastrutturale italiano e le imprese
Geologica, la logistica in un'ottica geopolitica
Porti e territorio

La logistica e i trasporti per le PMI
ZES e ZLS

Logistica e trasporti del Made in Italy

Il cargo aereo a servizio dell'industria

Blockchain e IoT for Logistics and Supply Chain

I mezzi di trasporto merci della prossima generazione

LETTERE E LETTURE

UNA VITA CONTROVENTO NAVIGA A TUTTA FORZA

Buongiorno

Sono il Comandante Pasquale Buonarotti da Sorrento , e affezionato lettore della carretta telematica.

Nell'augurarle Buone Feste desideravo segnalarle che il mio Libro "Una Vita Controvento " che fu presentato a Sorrento lo scorso aprile e di cui Lei ha parlato sul foglio telematico , è stato premiato la scorso 7 Dicembre per essersi classificato al 5 posto del Concorso Letterario Internazionale Città di Eboli tra un numero di oltre 300 elaborati letterari.

Una bella soddisfazione.

Le rinnovo e migliori aguri di BUONE FESTE.

Pasquale Buonarotti

Cellulare e Whatsapp 340 40 37 464

○*○*○*○*○

Il Premio Marincovich sulla cultura del mare al traguardo della 10° edizione

Gennaio 2009

Carlo se ne era andato da due mesi e insieme a lui se ne era andato tutto il mio entusiasmo. Avevo 58 anni ed ero rimasta sola. Non riuscivo a rendermene conto e quando succedeva qualcosa, il mio primo pensiero era “domani, quando torna glielo dico”. Poi mi resi conto che non sarebbe tornato più! Smisi di lavorare (cosa per me impensabile fino a due mesi prima) e mi misi a cercarlo sul computer. Google è fantastico, ti riporta nel passato, ti porta a rivivere, attraverso i suoi articoli l'intensa vita che avevamo trascorso insieme. Ritrovare la sua ironia, decodificare i suoi pensieri, viaggiare con lui. Ad un certo punto trovai un articolo su un sito a me sconosciuto, Alto Mare Blu. Un lungo articolo sulla vita di Carlo prima che ci incontrassimo, scritto da un bravo giornalista che da giovane aveva cominciato lavorando con Carlo a NAUTICA. Era Antonio Soccol. Io sapevo poco di lui e lui sapeva poco di me. Lo chiamai per ringraziarlo e rimanemmo a chiacchierare per più di due ore, come vecchi amici. In quell'occasione, mi comunicò che insieme agli associati di AS.PRO.NA.DI. stava studiando un modo per ricordare Carlo. Qualcosa di speciale, come era stato speciale Lui nel mondo della nautica. Nacque così l'idea del Premio, prima solo giornalistico poi, nel corso dell'anno, mano a mano che ci imbattevamo in libri che raccontavano belle storie di mare, decidemmo di trasformarlo, fin dalla prima edizione, in giornalistico/letterario. Fu sua l'idea di assegnare ai vincitori, cimeli di “barche vincenti”. Andai a Milano per incontrarlo e mi ricevette in una splendida mansarda in Via Montenapoleone dove viveva con Antonella. Decidemmo che Antonio si sarebbe occupato del Bando e della parte burocratica. A me l'incombenza di reperire i cimeli. Buttammo giù una lista di armatori e di appassionati di mare che stimavano Carlo e che ci avrebbero potuto aiutare. Il primo della lista? Patrizio Bertelli. La sua Luna Rossa aveva

entusiasmato l'Italia e Carlo da Aukland, nove anni prima ne aveva raccontato le gesta da par suo sulle pagine di Repubblica. Contattai Francesco Longanesi Cattani, direttore della comunicazione di Prada (nonché membro dell'equipaggio del Guia di Giorgio Falk negli anni '70 e collaboratore di Carlo ai tempi di Forza7). L'idea del Premio gli piacque. "Ti faccio preparare cinque cimeli per i prossimi cinque anni, poi vedremo". Mi sembrò di buon auspicio. Antonio stabilì che la giuria sarebbe stata composta dagli ex Presidenti di AS.PRO.NA.DI. e così fu, ma solo per la prima edizione. Poi una lite interna allontanò Antonio ed altri architetti nautici dall'associazione che, con Carlo, aveva contribuito a creare. Avremmo ricominciato da capo, ma in autonomia. Creammo il Comitato d'Onore, garante della serietà del Premio ed una giuria composta dagli stessi architetti (ma anche scrittori e giornalisti) fuoriusciti da AS.PRO.NA.DI. e da amici di Carlo amanti del mare, tutti capaci di valutare lo stile, il coinvolgimento la chiarezza e l'originalità di un'opera letteraria o di un articolo. Con Antonio, abbiamo lavorato con entusiasmo per due edizioni del Premio, poi se ne è andato anche lui. Un brutto male ce l'ha portata via.

Un altro grande sostenitore del Premio è stata la Marina Militare, ospitando fin dalla prima edizione la cerimonia di premiazione nei saloni del Circolo Ufficiali Caio Duilio a Roma. Una cornice perfetta per un evento sulla "cultura del mare" e mettendo anche a disposizione un cimelio.

Anno dopo anno sono andata avanti, cercando libri (saggi, narrativa e opere per ragazzi), analizzando articoli e scovando pezzi di barche, sostenuta dai giurati che, oltre a leggere (tanto) non mi hanno mai fatto mancare il loro sostegno. Siamo una grande squadra di cui vado fiera. Ma anche il Comitato d'Onore capitanato dal Professor Luigi Paganetto non è mai venuto meno al suo impegno. In nove edizioni abbiamo distribuito più di 100 premi, tutti pezzi originali provenienti da barche che hanno fatto la storia degli ultimi 50 anni della nautica italiana. Poi partecipano la Federazione Italiana Vela, l'Unione Internazionale Motonautica, la Lega Navale Italiana, la Lega Italiana Vela con tutti i suoi circoli: il mondo del Mare che una volta all'anno si riunisce per ricordare Carlo Marincovich che alla divulgazione della cultura del mare ha dedicato la vita.

E senza neanche accorgercene, siamo arrivati alla 10° edizione. Se me lo avessero detto, in quel triste gennaio del 2009, non ci avrei creduto. I cinque cimeli di Luna Rossa sono andati esauriti in un battibaleno e altri ne hanno dovuti far montare. Alcuni giorni prima della premiazione, Francesco Longanesi Cattani mi chiama sempre per chiedermi a chi avrà l'onore di consegnare il pezzo di Luna Rossa. Scherzando, nella 6° edizione gli dissi che non l'avrebbe potuto dare a Cino Ricci, 1° classificato nella sezione saggistica con Odiavo i velisti poiché il libro era stato scritto insieme a Fabio Pozzo, e avrei dovuto premiare entrambi. "E che problema c'è? Te ne faccio preparare subito un altro..." Questo è lo spirito del Premio. E quanti aneddoti curiosi potrei raccontare. Come quando mi misi in testa che avrei voluto consegnare qualcosa dello Stelth, la barca a vela preferita dell'Avvocato Gianni Agnelli che si classificò prima assoluta nella regata commemorativa per i 150 anni

dell'America's Cup a Cowes nell'Isola di Wight nel 2001. L'Avvocato era scomparso e non sapevo che fine avessero fatto le sue barche. Un giorno, allo YCI a Genova incontrai John Elkann, mi presentai, gli parlai del Premio, gli chiesi se lo Stelth esistesse ancora e gli espressi il mio desiderio. Tornando a Roma, mandai alla sua segreteria l'articolo in cui Carlo raccontava quella regata. Dopo due mesi di silenzio, ricevetti la telefonata di un suo collaboratore che mi chiedeva l'indirizzo al quale avrebbe dovuto mandare i pezzi dello Stelth. Queste sono soddisfazioni che non si dimenticano facilmente.

Certo, io vivo di rendita, ho sposato un cognome difficile da pronunciare ma che contiene in sé tante storie, Quelle storie che Carlo ha saputo raccontare su Nautica, su Forza7, su Repubblica e su tante altre testate che gli hanno chiesto, nel tempo, di collaborare. Ed è grazie a queste storie che il Premio Marincovich è arrivato alla 10° edizione. Perché Carlo non lo vuole dimenticare nessuno.

Libri, articoli e cimeli si trovano su www.premiomarincovich.org

Patrizia Melani Marincovich

(Apparso su NAUTICA di dicembre 2018)

○*○*○*○*○*○

LA TERZA FLOTTA

I MARCHI ITALIANI AL BOAT SHOW DI DUSSELDORF

Con l'avvicinarsi del Dusseldorf Boat Show, in programma dal 19 al 27 gennaio, esporranno al Salone alcuni marchi italiani

Tecnorib by Pirelli

Tecnorib presenterà in anteprima un nuovo modello della collezione jet tender di Pirelli by Tecnorib: Pirelli J29. Il nuovo tender completerà la gamma hydro jet di Pirelli, che include il J33, J39 e il J45. La linea completa sarà per la prima volta in esposizione allo stand. Pirelli J29 arriva a confermare l'intenzione di Tecnorib di continuare a investire nel mercato dei tender con motori hydro jet, così come la volontà di rafforzare la partnership con Azimut Yachts. Anche questo modello, infatti, verrà prodotto nella versione Azimut Special, così come i precedenti modelli.

A questo link potrai trovare maggiori informazioni

<https://1drv.ms/f/s!AqbcrMV7PhQqjM4JvfoEzJTgUmtprg>

Frauscher | Cantiere Nautico Feltrinelli

Il cantiere austriaco, in collaborazione col suo dealer esclusivo per l'Italia Cantiere Nautico Feltrinelli/Frauscher Italia, presenterà in anteprima il suo nuovo modello: 1017 GT Air, che nasce come ulteriore sviluppo del noto 1017 GT, storico best-seller del cantiere. Maggiori dettagli, insieme alle prime immagini, saranno disponibili a breve.

Insieme al nuovo 1017 GT Air, saranno esposte a Dusseldorf anche l'ammiraglia 1414 Demon e uno dei più recenti modelli Frauscher 858 Fantom.

A questo link troverai una descrizione dettagliata, insieme a immagini in alta risoluzione, di 1414 Demon e 858 Fantom

<https://1drv.ms/f/s!AqbcrMV7PhQqjNR5KzPnI1Yo4Stn0g>

Pearl Yachts

Il cantiere inglese sarà presente con il suo Pearl 80. Introdotto sul mercato europeo all'inizio di quest'anno, lo yacht si distingue per gli spazi ampi e lussuosi, oltre che per gli eccezionali livelli di comfort, e un'eccezionale manovrabilità. Le linee esterne sono state progettate da Bill Dixon, mentre per l'interior design il cantiere ha puntato su una collaborazione con la pluripremiata interior designer Kelly Hoppen, che ha sviluppato 3 stili di decòr. Completano la lunga lista dei comfort di bordo un'ampio flybridge – best in class -, il garage per jet ski e una piattaforma bagno idraulica.

A questo link troverai una descrizione completa dello yacht insieme a immagini in alta risoluzione

https://1drv.ms/f/s!AqbcrMV7PhQqh7NRbAOLfO52i99h_Q

Besenzoni

Besenzoni presenterà una nuova release dell'app Besenzoni per cellulare e tablet per il comando delle passerelle e la nuova passerella telescopica esterna con movimentazioni automatiche che raggruppa le funzioni di passerella e gruetta per il sollevamento dei tender (già presentata in anteprima al Mets 2018). Tra le caratteristiche principali la nuova pedana di camminamento in plexiglass con finiture in teak.

www.sculatiandpartners.com

LE NOTE DI CARLA MANGINI

LA GATTA BRILLI

La gatta Brillì, ancora piccolina, era arrivata negli uffici del cantiere. Fu sfamata con gli avanzi della mensa e così quotidianamente entrò puntuale ed impaurita a chiedere il suo pasto per poi uscirsene di nuovo in fretta.

Un giorno si fermò per un attimo a prendersi, quasi di sfuggita, una carezza dalla signora che si curava dei suoi pasti. Da una carezza, piano, piano cominciò ad accettare qualche coccola in più finchè, si era in inverno, decise di fidarsi fino al punto di sdraiarsi sulla scrivania dell'ufficio al momento più soleggiata. Non la disturbavano i fogli o qualunque altro oggetto che vi fosse posato, nè disturbavano i suoi sonni i tentativi di sottrarle i documenti posati lì sui quali si era addormentata. Un giorno si accorsero che aspettava i gattini. La coccolarono ancora di più e, avvicinandosi il momento del parto, si affacciò in tutti il timore che andasse a partorire all'esterno, mettendo a repentaglio la vita dei suoi micini. Usarono l'ultimo cassetto di una scrivania dismessa per prepararle un posto sicuro e più idoneo all'evento, corredandolo di panni puliti.

Poi, per la privacy, voltarono la scrivania verso il muro, tutti sperando che Brilli decidesse davvero di partorire lì. Glielo raccomandavano ogni giorno e lei guardava perplessa e spesso rispondeva con quel "miao" tenero e seducente che talvolta usava per fare una specie di dialogo con chi le chiedeva qualcosa di sé o qualche opinione sulla politica o sui fatti del giorno... E fu proprio in quel cassetto che partorì fra la gioia di tutte le sua madri e di tutti i suoi padri dell'ufficio progetti ed acquisti dell'allora Italcantieri. In seguito tutti i micetti furono adottati. Uno lo prendemmo noi, fu il nostro primo gatto, il gatto Micino, detto Cino.

E' in ricordo di Brilli che ho adottato il suo nome per l'username del mio indirizzo mail.

Carla Mangini 2013

fine