

DL NEWS **comunicazione**

Foglio telematico di Decio Lucano 02 febbraio 2019

Due racconti dal vero, “ Lillina, la cagnetta dell’Oceano Atlantico”, pag. 11, di Francesco Pittaluga; “Clandestini a bordo “ viaggio verso l’America di una carretta nel 1947 e i suoi protagonisti, una storia di Pro Schiaffino, pag. 16, tratta da uno dei suoi tanti libri di mare.; “ La carica dei 50.000 “, analisi del duello “rusticano” tra Onorato e Grimaldi, di Tobia Costagliola, pag. 4 ; “Sicurezza nei porti e a bordo “ di Gaetano Mortola, pag.3.

PROTEZIONISMO, COME “USARLO”

GERMANIA E CINA

**La Germania prepara una legge per proteggersi dalla Cina, e l’Italia ?
di Stefano Briata**

Nel mese di dicembre The MediTelegraph ha pubblicato un breve articolo dedicato al protezionismo che la Germania vuole introdurre per difendersi dai cinesi.

Il governo tedesco ha deciso di varare una legge, da trasmettere al Bundestag, per impedire ai cinesi di impadronirsi di asset economici strategici. Il quotidiano economico-finanziario Handelsblatt quale fonte, spiega che tale provvedimento approderà sul tavolo dell’esecutivo guidato dal cancelliere Angela Merkel, contenente un piano che permetta allo Stato di intervenire o bloccare acquisizioni da parte di paesi non europei dal 10% in su delle azioni di compagnie tedesche, quando fino a oggi questa soglia era del 25%. Il quotidiano germanico non cita fonti a sostegno di questa indiscrezione, ma indica ragioni di «sicurezza» a monte di questa decisione.

Preoccupa, in particolare, la grande voracità degli imprenditori cinesi, come quel Li Shufu che nel febbraio scorso è riuscito ad accaparrarsi il 10% delle azioni nella Daimler (quella del marchio Mercedes). A luglio il governo tedesco aveva dovuto diventare socio di minoranza nella compagnia di distribuzione dell’elettricità 50Hertz, per impedire che essa precipitasse totalmente in mani cinesi.

Il punto che mi lascia perplesso è questo. Come mai c’è stato l’intervento pubblico? Gli imprenditori tedeschi non hanno soldi, neanche i gruppi finanziari? Sono domande che ci dobbiamo porre,

perché mi sembra di vedere una Germania dal colosso d'argilla... Anche sui cinesi sono perplesso ma questa è un'altra storia.

In Italia invece cosa è successo? I cinesi sono nelle principali aziende strategiche tipo ENI, Pirelli e alcune banche. Per fortuna nelle aziende ex IRI lo Stato gode della cosiddetta "golden share", azione d'oro, che impedisce la perdita del controllo da parte dello stesso Stato.

Il problema è proprio l'UE se siamo arrivati a questa situazione. Come ben sappiamo essa non è un organo politico ma si comporta con se lo fosse, dato che è a guida franco-tedesca. Si parla tanto di mondialismo e di sovranismo, ed essendo l'UE la principale protagonista nell'aver annullato la sovranità nazionale dei paesi membri, essa non ha acquisito forza ma debolezza, che si è ritorta anche nei confronti degli stati membri.

Cosa si deve fare? Prima di tutto, l'UE, invece di pensare alla sopravvivenza della moneta unica chiamata euro (che è diventato praticamente il suo unico scopo), sarebbe meglio che pensasse a riorganizzarsi e che gli Stati membri agiscano in tal senso per riprendersi la sovranità, perché solo così si è più forti e solo in quel modo è possibile tutelare le aziende europee e i beni pubblici dall'assalto cinese.

Ma non credo che sarà necessario attendere il risultato delle prossime elezioni europee di maggio, perché non ci sarà un risultato eclatante nella contesa tra sovranisti e mondialisti. Sono invece convinto che si sarà un reset dell'UE con un ripensamento della stessa... Magari facendo un passo indietro per andare avanti meglio...

Stefano Briata

“CONDUTTORI”, LE NAVI AMERICANE LI VOGLIONO LAUREATI

Caro Decio, peccato davvero che il buon Ugo Doderò non possa più essere tra noi per vedere che forse il suo sogno sta per realizzarsi...come e quando ancora non si sa, ma almeno se ne parla!!!!

Speriamo solo che dal dire al fare non ci sia di mezzo il marealtrimenti chissà ancora quanto si dovrà aspettare.... e i marittimi italiani tutto questo tempo ormai non ce l'hanno più!!!!

Infatti, dal momento che uno dei più grandi colossi dello shipping, che ancora si avvaleva dei marittimi italiani per implementare la forza degli ufficiali, ha aperto le assunzioni a tutti i marittimi di altri paesi, i quali formano gli ufficiali con laurea, va da se che ben presto i nostri italiani senza laurea non avranno più modo di trovare nessuna possibilità di imbarco, mentre i pochi italiani che sono riusciti, per il rotto della cuffia, a diventare ufficiali, avranno sicuramente difficoltà a fare carriera, perché si vedranno passare avanti dagli ufficiali con laurea.

La Parthenope è uscita con la nuova offerta formativa 2018-2019 e ha creato la prima laurea professionalizzante comprensiva di tirocinio per formare i nostri allievi che comunque diventeranno ufficiali sempre dopo aver sostenuto l'esame in Capitaneria (come tutti i diplomati nautici ad oggi sprovvisti di laurea).

Ottime quindi le considerazioni di Mario Gandolfi quando parla dell'esigenza di creare un percorso ad hoc anche per tutti i giovani ufficiali di oggi (senza Laurea, ma con tanta esperienza di bordo acquisita step by step) per fare in modo di offrire a tutti gli ufficiali italiani un percorso formativo che termini con una laurea di 1° livello e che porti finalmente uguaglianza tra gli ufficiali di tutto il mondo!!!!

Perché l'Italia resta sempre indietro???????

Allora forza MIT e forza MIUR unitevi e realizzate un percorso per i nostri marittimi che sono passati da essere il fiore all'occhiello della marineria di tutto il mondo al fanalino di coda, solo per il fatto che non hanno la laurea!!!!

In un solo punto dissento con Gandolfi e non capisco perché, secondo lui, per organizzare questi nuovi percorsi formativi per i nostri marittimi bisognerebbe riconoscere le Accademie come istituti universitari e quindi perdere ulteriore tempo per le varie autorizzazioni, quando invece, dal momento che di università ne abbiamo e tante, basterebbe, come hanno appena fatto a Napoli, predisporre una nuova offerta formativa e creare la laurea professionalizzante (vedi Parthenope) per chi si è appena diplomato, e creare un percorso ad Hoc per tutti gli ufficiali che hanno sostenuto l'esame in Capitaneria da primo ufficiale, in modo che venga riconosciuta anche a loro una laurea professionalizzante di primo livello.

Caro Decio, questo è un grido di rabbia, rabbia perché mi si stringe il cuore quando vedo che croati, ucraini, bulgari, messicani, addirittura, soppiantano gli italiani! Sono razzista?

Absolutamente no, ma so quanto valgono i nostri marittimi italiani e non vorrei che il problema laurea li screditasse nel panorama mondiale.

Gianna Camalich

TRANSATLANTICO REX, NAVE N. 296

Carissimo Decio, reduce ieri da tre giorni di repliche baistrocchine in quel di Camogli e in attesa di inviarti il prossimo articolo per le tue NEWS, (*in pagina ndr*) rileggendo con calma stamane l'ultimo numero che mi hai inviato ieri, nel suo articolo "Transatlantico Rex, Nave n.296" l'amico Stefano Briata lamenta alla fine un'affluenza di pubblico che avrebbe potuto e dovuto essere maggiore data l'importanza dell'evento. Se così è come ho capito dal suo scritto, posso dire di essere totalmente d'accordo ma devo aggiungere che forse l'evento non è stato pubblicizzato a dovere. Io che sono abbastanza attento, non ne ho saputo nulla fino a quando non ne ho letto il resoconto, stamattina, sulle tue pagine. Intendiamoci: forse è colpa mia perché, con tutte le cose che seguo e che tu sai,

potrebbe anche essermi sfuggito, però non mi risulta di averlo letto o sentito da nessuna parte, e questa mancanza di informazione a priori trovo che, in generale, è un po' una caratteristica che riscontro spesso in tanti eventi che si organizzano qui da noi a Genova e in Liguria in generale: spesso iniziative bellissime, utili e interessanti che però vengono divulgate poco, con la conseguenza che l'affluenza di pubblico non è mai direttamente proporzionale all'importanza dell'evento stesso. Peccato e a risentirci presto.

Francesco Pittaluga

SICUREZZA MANOVRE NEI PORTI, SHIPHANDLING

di Gaetano Mortola

Caro Decio, hai richiesto il mio pensiero sul tema “sicurezza manovre nei porti”
Mi rifaccio naturalmente alla mia esperienza di mare ma soprattutto da ciò che ho visto durante la mia attività di perito navale, svolta in un arco di circa 15 anni e non ancora terminata, perché quando ci sono incidenti li discuto sempre con mio figlio che è il direttore di “Control System Survey” di BCN, che opera oramai da anni in campo internazionale. Ci sono capitani che hanno il talento naturale di manovratori e ci sono capitani che, anche dopo aver partecipato a corsi di “shiphandling”, rimangono scarsi manovratori. Ne ho conosciuti direttamente due.

Quelli col dono naturale invece, dopo aver partecipato a corsi di manovra simulata o pratica tipo “Grenoble” hanno grandemente migliorato le loro conoscenze navali in questo campo.

Io ritengo che tutti i capitani (compresi primi uff.li) dovrebbero partecipare a corsi di “shiphandling” soprattutto a “Grenoble”, dove l'insegnamento è più completo e pratico. Si manovra su modelli di quasi tutti i tipi di navi e a Grenoble insegnano anche ad usare le ANCORE. Ti fanno andare all'ormeggio con modelli di petroliere cariche da 500.00 DWT dragando l'ancora (senza rimorchiatori).

Nei corsi simulati di “shiphandling” si fanno poi manovre ai limiti del possibile, inserendo nel programma correnti e vento a piacimento dell'istruttore. Esempio, il sottoscritto prima di prendere il comando di una petroliera da 150.00 DWT doppio scafo, il mio armatore mi mandò a fare un corso simulato a Genova. Nel terminal di Quebeque mi fecero andare all'ormeggio con la poppa, senza rimorchiatori, dopo aver girato la nave nel fiume controcorrente. Il diagramma di questa manovra perfettamente riuscita lo conservo da portarmi nella tomba. Mi fecero un mucchio di complimenti.

Per le navi le ancore sono come le marce per una autovettura : Si usano i freni ma si devono anche usare le marce contemporaneamente per diminuire la velocità, anche in casi di emergenza.

Ho imparato ad usarle bene ma me lo aveva già insegnato mio padre . Nei porti e navigazione in canale le ancore devono essere sempre pronte all'uso, a meno che non venga segnalato diversamente per motivi particolari. Durante i molti incidenti nei porti che ho dovuto periziare ho purtroppo notato che comandanti e piloti si dimenticano (diciamo così) che la nave è fornita di due ancore.

Bisogna però saperle usare bene, tenendo conto del fondale per poter allascare la giusta quantità di catena affinché faccia presa sul fondo e freni l'abbrivo. Dare fondo alle ancore (una o ambedue a seconda dei casi) magari non evita una collisione, ma certamente (se usate bene) ne diminuiscono la forza di impatto e quindi i danni. Vedere quel caso a Genova del Jolly che, secondo quanto da me appurato, non le usò in tempo ed in modo appropriato. Se non erro era una nave a forte rischio di black out.

I comandanti devono tenere presente che nessuna nave è esente da "black out" e l'emergenza è sempre un rischio presente in qualsiasi manovra quindi non si devono dimenticare che le ancore possono salvare la nave ed anche la patente. Ci sono navi che navigano sempre anche se il loro apparato motore è a forte rischio di black out ed allora l'uso appropriato delle ancore diventa un credo. Ti dirò che nell'ultimo incidente portuale che ho studiato con mio figlio ci sono state varie responsabilità tra piloti, rimorchiatori e comandante che non ha saputo prendere la giusta decisione. A volte il pilota bisogna metterlo da parte per prendere in mano le redini della manovra.

Decio, i periti navali devono lavorare, quindi i comandanti e piloti devono continuare a fare... danni (senza vittime o feriti)!

Capt. G. Mortola

UN DIBATTITO MEDIATICO APERTO

Onorato vs. Grimaldi: sfida da cortile in un contesto di sfide globali di Tobia Costagliola

Ci saranno grandi sconvolgimenti nello shipping, il Mediterraneo sarà rafforzato da normative anti inquinamento come l'Eca nel Baltico, dovuto al tenore di zolfo nel combustibile, ma anche da norme per definire che cos'è e come si muove il cabotaggio, due terzi delle nazioni marittime adottano nuove regole per fronteggiare il cabotaggio dagli " stranieri "(SRI Report). Le fagiolate cui assistiamo tra Onorato e Grimaldi forse sono l'anticamera di un cambiamento globale come scrive bene Tobia Costagliola. (DL)

Mi riferisco a tutta la letteratura che continua a fiorire su Onorato, alimentata da una "stampa", quasi divertita, che continua a riportare deliri, anatemi, insulti,

polemiche e minacce di querele, in un contesto di notizie più importanti e serie che riguardano shipping e logistica.

Io credo che tutti coloro che sono dotati di buon senso e in grado di attingere alle elementari fonti di informazione del paese siano, ormai, "sick and tired" (come dicono quelli della "Brexit) per questa ormai "perenne" voce (Onorato) che, secondo me, pur se diffusa con criteri e modalità di marketing, è ormai divenuta una divertente "voce nel deserto". Una voce nel deserto che, certamente, faceva un certo effetto soprattutto all'inizio, quando tuonava in difesa degli interessi dei marittimi italiani con veementi toni di disinteressata ispirazione patriottica.

A giorni alterni, tuttavia, grazie agli spunti offerti continuamente dallo stesso Onorato, abbiamo rilevato che il patriottismo e la presunta "piaga" della disoccupazione dei marittimi italiani ci appaiono come semplici "leve" per alimentare e motivare le polemiche e la "guerra" (non solo mediatica) con "l'odiato" concorrente Grimaldi. Osservando, sempre dall'esterno, questa "bagarre" divertente e talvolta incomprensibile, l'uomo della strada con cui mi identifico e spesso mi confronto alla luce delle notizie disponibili, continua a non rendersi conto delle reali motivazioni di questo risentimento che sarebbe troppo esagerato per una mera "guerra" commerciale che è iniziata quando certezze di acquisito monopolio son venute meno o, comunque, sono sorte problematiche di altro tipo...

Investimento o indebitamento

Allo stesso tempo, analizzando le situazioni economico-finanziarie dei due gruppi Onorato e Grimaldi, così come vengono divulgate e raccontate, appare evidente che entrambi i gruppi anche se in diversa misura e con diverse implicazioni, hanno realizzato ingenti investimenti. Non credo che i due gruppi, tuttavia, siano confrontabili e, mentre spero che Grimaldi decida se rispondere adeguatamente sull'argomento "debiti", devo dire che ho scoperto che, spesso, il termine "investimento" usato dalla Stampa, si incrocia col termine "indebitamento" o col il termine anglosassone "N.P.L." (Non performing Loan) soprattutto quando sorgono e permangono difficoltà nel "ripagamento". E, allora, appaiono altisonanti articoli di stampa che raccontano di nuovi investimenti, aumenti di capitale ma, soprattutto, di "ristrutturazione del debito" che spesso procede con difficoltà, e successivi svariati compromessi quali, ad esempio, incremento di liquidità mediante l'antico "espediente" di vendere una o più navi e poi riprenderla indietro a "scafo nudo" o a "Timecharter", o altre combinazioni aggiuntive tipo "purchase back" ad un costo prestabilito dopo un certo numero di anni, ecc.ecc. Tutte operazioni che si fanno col consenso dei creditori che "l'armatore/debitore" cerca di sensibilizzare (e responsabilizzare) usando anche l'arma, se così si può dire, dell'occupazione o disoccupazione con tutti i risvolti sociali dovuti alla presunta eccessiva rigidità o (colpevole) intransigenza delle banche creditrici.

Con un po' di fantasia e per riconoscere un maggior tono di sobrietà a agli annunci "patriottici" riferiti ai marittimi imbarcati, si potrebbe pensare che i famosi annunci potrebbero essere indirizzati anche alle banche... (se tu mi metti in difficoltà ...qualche italiano può andare in mezzo alla strada).

Navigare italiano: slogan incomprensibile utilizzato con un fine ben preciso.

E' certo che su questo argomento fa buon gioco il continuo martellamento autoreferenziale circa i meriti acquisiti per la "libera scelta"(che tanto libera non è, perchè è un obbligo di legge) di "navigare italiano" imbarcando solo equipaggio italiano. E la "tiritera" continua ormai da anni, tra l'indifferenza e la stanchezza degli osservatori e le calibrate reazioni di Grimaldi il quale, saggiamente, "risponde" solo quando, come si suol dire, viene "tirato per la giacca"...

Quanti sono i marittimi disoccupati? Onorato: sono 50.000 !

L'uomo della strada si è subito incuriosito di fronte all'enunciato problema della disoccupazione dei marittimi italiani dovuto "all'illegale utilizzo " da parte di tutto l'armamento italiano, escluso Onorato, naturalmente, di marittimi comunitari ed extracomunitari. Nel frattempo abbiamo anche constatato, da quanto letto e ascoltato, non solo dai "contendenti", ma da tutti gli addetti ai lavori, istituzionali e non, che in Italia, attualmente, nessuno è in grado di quantificare il numero dei marittimi "disoccupati". Ovviamente, ogni armatore è in grado di conoscere il numero dei marittimi nel proprio "organico" ma il numero dei "disoccupati veri" non potendo essere censito, resta soltanto una opinione. Intanto, dalle varie fonti di informazioni disponibili, nonché dalle confidenze di tanti amici e parenti "marittimi" che navigano non solo su navi italiane ma anche con navi di armatori stranieri, si evince che il numero dei marittimi che sono disponibili ad "imbarcare" va costantemente regredendo. Tuttavia, la bandiera italiana rimane quella che impiega, a livello europeo, la più alta percentuale di marittimi nazionali: questo è un dato certo.

Bisognerebbe chiedersi perché, ad oggi, la legge sulla nazionalità degli equipaggi (Cociancich) non ha trovato l'assenso a livello comunitario; nonostante ciò, mi risulta che Grimaldi l'ha recepita nei fatti e nei comportamenti anche se ancora permane una grande confusione dovuta alle "difformi" interpretazioni.

Ma di quanti marittimi parliamo ? parliamo di qualche centinaio? tenendo presente che, secondo Onorato, l'universo di riferimento dovrebbe essere circoscritto ai soli servizi regolari di linea tra paesi comunitari; aspetti puramente tecnici porterebbero comunque ad identificare una misura comunitaria e non nazionale per non pregiudicare la bandiera italiana sui traffici di riferimento.

In giro per Piazza Banchi

Non posso dare numeri esatti ma ricordo che, da fonti UE, risulta che la Comunità Europea riscontra una carenza di marittimi europei di ogni rango. Se ricordo bene, si parla di una carenza di circa il 40%, in progressione, con ricorso a personale extracomunitario la cui reperibilità potrebbe diminuire in un prossimo futuro. Girando, con la mia fantasia, per una ipotetica "Piazza

Banchi", non solo genovese ma italiana, ho incontrato sedicenti marittimi disoccupati, di tutte le categorie : mozzi o marinai per nulla disposti ad accettare che, senza "corsi di qualificazione" e/o tirocinio, il loro desiderio di imbarcare resta una pura velleità; un allievo che, al primo imbarco, aveva deciso di sbarcare perchè non andava d'accordo col Comandante (sic!), al secondo imbarco (nonostante tutto, le occasioni non gli sono mancate), dopo qualche settimana è tornato a casa perché a bordo si sentiva sfruttato mentre, invece, si sentiva più in gamba degli ufficiali di grado superiore; un primo ufficiale anziano, frustrato e polemico perchè, avendo sempre sottovalutato l'indispensabilità delle certificazioni e dei " corsi", era tuttavia riuscito ad imbarcare di "stramacchio" e pretende di continuare a navigare, così', fino alla pensione...; altri, ancora, giovani diplomati e non, che vivono attualmente a carico dei genitori fin quando non riescono ad imbarcare su una nave da crociera...(o niente..) Insomma un campionario tra cui anche delle figure che, svolgendo lavori stagionali in attività turistico-alberghiere, pretendono di far coincidere l'imbarco, sulla nave da crociera o sul traghetto, col periodo di disoccupazione... Vorrei continuare nel dettaglio con una approfondita ricerca e testimonianze, sempre da quella piazza Banchi dianzi citata, ma demordo nella speranza che qualcuno, più qualificato, possa rendere pubblica la consistenza reale (non "cartolaria") dei marittimi impiegati e disoccupati.

Last but not least

Tra le altre esternazioni di Onorato c'è quella dei marittimi disoccupati i la cui consistenza, da quando è iniziato questo " quasi monologo" è lievitata fino al livello di 50.000 (!!) unità. Tirando le somme si potrebbe ritenere che gli unici marittimi italiani che lavorano siano i 5.000 di Onorato.... Mi viene da dire che, mentre Onorato può permettersi di dire quel che gli pare, i giornali, anzichè fare da cassa di risonanza, potrebbero anche avere il coraggio di non riportare certe bufale.

Non posso comunque, fare a meno, sempre nella mia veste di uomo della strada e non addetto ai lavori, di rilevare come la Stampa con la S maiuscola, specializzata e non, si limita a riportare, di volta in volta, e a dare risonanza alle dichiarazioni dell'una e dell'altra parte (Onorato/Grimaldi), preoccupandosi di mantenere una posizione equidistante e dando l'impressione di non voler dispiacere nè all'uno, nè all'altro. Eppure siamo in molti a pensare che con la competenza e la professionalità che contraddistingue le varie testate sia cartacee che telematiche, sarebbe possibile, in nome della vera informazione, "sbilanciarsi" al punto tale da fare una corretta e obiettiva analisi di questa vicenda, tutta italiana, approfondendo le problematiche emerse e anche andando a reperire, presso le sedi più opportune, tutti gli elementi per accertare la "verità". Sarebbe interessante, a questo punto, scoprire perché nessuno dei due "contendenti" sia stato ancora processato : l'uno per le presunte illegalità commesse e l'altro per calunnia, millantato credito o per pubblicità ingannevole...

La carica dei 50.000

Nel frattempo, continuiamo a divertirci con questo "teatrino" che sembra assumere inaspettate dimensioni anche grazie al coinvolgimento del Ministro Toninelli e del sottosegretario Rixi. Va detto, comunque, che mentre entrambi auspicano la fine del pluriennale conflitto, con beneficio di tutto l'armamento italiano, anche loro, con le esternazioni derivanti dalle rispettive competenze istituzionali, stanno, malauguratamente, rinvigorendo la "tenzone". Toninelli sta studiando, ma non ha ancora deciso, il modello ed i criteri da adottare per la "continuità territoriale con le isole" su cui i due gruppi rivali hanno, stranamente... vedute divergenti... Il sottosegretario Rixi, contribuendo anche lui ad alimentare la "diatriba", ha annunciato che sta studiando una nuova legge per l'impiego dei marittimi italiani (marina mercantile e diporto). Rixi ha detto chiaramente che intende legare i tanto "discussi" contributi (pomo della atavica discordia) alla nazionalità (italiana) dei marittimi più che alla bandiera, suscitando, se ho ben capito, il plauso di Onorato, la curiosità e la perplessità degli altri armatori per le modalità da adottare. Ferma restante l'incapacità del sistema di produrre la "quantificazione" dei marittimi "occupati" e "disoccupati", Rixi afferma che "se nei prossimi anni si assumeranno 100/200 mila marittimi nel Mediterraneo, l'Italia deve avere una quota preponderante in questo tipo di assunzioni e bisogna quindi trovare gli strumenti che ci permettano di farlo" (cfr. Ship2Shore 4/2019).

Rixi, giustamente convinto che nei prossimi anni il lavoro marittimo aumenterà, non si è posto il problema della loro "carenza". Una volta, sulle navi, era possibile imbarcare un variegato campionario di risorse umane che, in buona parte, soprattutto per i ranghi inferiori, era costituito da elementi non qualificati e senza alcuna specializzazione, per cui era più facile imbarcare che lavorare a terra. Oggi, come è ben noto, ciò non è più possibile e ai marittimi è richiesto, in ogni grado, una adeguata e "certificata" preparazione. Questa è soltanto una delle cause della citata carenza. Se l'ipotesi di Rixi si avverasse, significherebbe che, nei prossimi anni, bisognerebbe aggiungere ai famosi 50 mila disoccupati che finalmente troverebbero occupazione, altri 50 o 100 mila unità... che, comunque non esistono. Bisognerebbe crearli. Vi si potrebbe pensare in tempo già da adesso e creare quelle adeguate risorse che si renderebbero necessarie per effetto di una nuova politica marinara, annunciata ma ancora non ben definita. A ciò molto potrebbe giovare la cessazione dello stato di belligeranza tra Onorato e Grimaldi i quali potrebbero poi finalmente rilassarsi e riprendere periodicamente i rispettivi passatempi tra barche e cavalli... (cfr. Uff. Stampa Onorato armatori del 28.1.019).

Tobia Costagliola

Ravenna 28 gennaio 2019

Mario Di Franco

Alla soglia dei cento il cap. d.m. Mario Di Franco, storico consigliere del Collegio Capitani di Genova non ce l'ha fatta, lui, molto e giustamente credente, è stato richiamato nelle alte sfere celesti. Dinamico, ha dato un grande contributo all'associazione attivandosi soprattutto nell'amministrazione e collaborando con i colleghi sui temi organizzativi. Un' icona, come si dice ora, aveva anche altri incarichi tecnico commerciali nel mondo industriale. Alla moglie e al figlio le nostre condoglianze.

Ravenna inaugura il Master in Diritto marittimo

E conferma la sua centralità nel panorama nazionale

All'evento hanno partecipato tutti i presidenti delle diverse Autorità di Sistema Portuale italiane venerdì 1° febbraio press la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Ravenna. Il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra.

Il master in Diritto marittimo, portuale e della logistica prevede 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage e rappresenta attualmente un unicum in Italia in ambito di formazione post lauream.

Ha fatto seguito la Tavola Rotonda 'Porti: pubblico o privato', moderata da Angelo Scorza, direttore responsabile del magazine online Ship2Shore, con le conclusioni del prof. Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della Navigazione dell'Università di Bologna, ad aprire la prima edizione del master.

L'evento costituisce un momento importante perché afferma la centralità del porto di Ravenna nel panorama nazionale e riunisce per la prima volta a Ravenna i presidenti delle diverse Autorità di Sistema Portuale italiane.

Appuntamenti, Economia, Porto, Scuola & Università

Ravennanotizie.it 30/01/2019

Il terminal di Vado Ligure

Sbarcate a Vado Ligure altre 4 gru ARMG che andranno a operare sulla nuova piattaforma APM Terminals di Vado Gateway, giunta ora al 77% circa della sua realizzazione.

Con questa consegna, sono 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal, che entrerà in funzione a fine anno.

www.sculatiandpartners.com

LIBRI Pasolini nostro contemporaneo “ di Andrea Panizzi sarà presentato giovedì 7 febbraio alle 17 nel Salone di Rappresentanza di Palazzo

Tursi a Genova con gli interventi oltre che dell'autore di Luca Bizzarri, Emanuele Dotto, Basrbara Grosso, Arianna Viscogliosi, relatrice Silvana Bonelli.

Il primo “manuale-dizionario” di logistica e autotrasporto, un Dizionario che ha la capacità di informare, di sciogliere dubbi, di interpretare normative, talora di sollevare ulteriori interrogativi in un mondo che sino a oggi è stato incapace di far pesare, affermare e quindi far comprendere la sua importanza strategica.

E' in quest'ottica che l'opera messa a punto da Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, con una lunga esperienza alle spalle nel mondo della logistica e nel sindacato, colma un vuoto e getta una luce diversa su un cono d'ombra che incombe su un settore strategico, ma oggetto solo di analisi di tipo accademico o politico.

“Genova con Gabriele D'Annunzio da Quarto dei Mille alla presa di Fiume” di Andrea Castagnino è stato presentato venerdì 25 gennaio a Palazzo Ducale a Genova.

Genova con Gabriele D'Annunzio da Quarto dei Mille alla presa di Fiume Puntuale rievocazione degli eventi che hanno visto la città fare da sfondo a tante vicende storiche legate alle gesta del Vate per eccellenza

La presentazione tenuta dall'Autore si è svolta con la collaborazione del gruppo de "I Venerdì da Compagna" coordinato da Francesco Pittaluga, con Eolo Allegri, Isabella Descalzo e Luigi Lanzone.

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

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

" LILLINA, LA CAGNETTA DELL' OCEANO ATLANTICO "

Le vicende che hanno accompagnato la carriera sui mari di “Rex” e “Conte di Savoia” sono senz'altro troppo note al pubblico attento, informato e competente di lettori di DL NEWS per potere essere collocate in questa mia “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” dove cerco di dare spazio a unità e vicende meno conosciute. Non si può però ignorare il passaggio di queste superbe unità in questa rievocazione e allora, nel caso specifico del “Rex”, desidero farlo rievocando la presenza, a bordo di quello che è considerato il più prestigioso dei nostri transatlantici di anteguerra, di una...passeggera assai speciale che possiamo

ancora vedere in qualche rara fotografia scattata sui suoi ponti, immortalata dall'obiettivo vicino al suo...papà! Questo racconto rispecchia la verità dei fatti ed è stato estrapolato dal mio ultimo libro "Racconti d'Oltremare" (Erga Editori) in cui si parla di uomini, di mare e di vicende ormai lontane nel tempo e nello spazio.

Un'indomita "quattro zampe" e le sue vicende a bordo del più prestigioso di tutti i nostri transatlantici...

Lillina era bella e intelligente. Intelligente come sanno esserlo i cagnolini di specie indefinita e bella per quello strano miscuglio di razze in cui il "fox-terrier" ed il "jack russell" prevalevano in egual misura. Da piccolina era stata la più irrequieta di tutta la cucciolata e, quando giunse in casa del Comandante Tarabotto, lo scompiglio che vi portò non fu da poco. Nel bell' appartamento di Corso Italia, dove il capo famiglia, da quando i suoi due fratelli si erano sposati ed erano andati a vivere ognuno per conto proprio, conviveva con una madre, una anziana zia ed una fidata governante, la mitica Ida, che custodivano il focolare domestico come antiche vestali e dove al massimo era stata ospitata, rigorosamente in tinello, una piccola gabbia con due canarini, l'arrivo della bestiola aveva portato con sé un'agitazione che il Comandante non ricordava di avere avuto intorno dai tempi del passaggio di Capo Horn!

" Questo cane se ne deve andare !". Era tale il ritornello con il quale le tre donne importunavano l'unico uomo di casa, che mai come in quel frangente non vedeva l'ora di riprendere il mare: e stavolta non su di una nave qualsiasi ma sul nuovissimo e destinato a fulgidi destini supertransatlantico "Rex".

Per portare sui mari quello che passerà alla storia come il più prestigioso dei transatlantici italiani di tutti i tempi, il primo che fra le altre cose avrebbe superato le 50.000 tonnellate di stazza, era stato chiamato proprio lui, Francesco Tarabotto da Lerici, classe 1877. Da ragazzo si era trasferito a Genova con la famiglia e aveva studiato presso il prestigioso Istituto Nautico San Giorgio dove aveva ottenuto il diploma di Capitano di Lungo Corso: da lì i primi imbarchi, seguendo le orme del nonno e del padre Filippo. Aveva cominciato a navigare come "giovannotto di bordo" sui pirovelieri in rotta per l'America del Sud per espletare poi il servizio militare sulla regia corazzata "Lepanto". Tornato in abiti civili, navigherà come terzo ufficiale su navi minori della "Navigazione Generale Italiana" in rotta verso l'Oriente finché nel 1909 si imbarcherà sul lussuoso transatlantico "Principessa Mafalda" come primo ufficiale. E sarà proprio Erasmo Piaggio, il grande imprenditore genovese proprietario di quella prestigiosa unità, peraltro destinata in seguito ad una fine ingloriosa, a intravedere nel giovane Francesco la tempra del grande marinaio e ad affidargli i primi comandi sulle navi del "Lloyd Italiano", la sua compagnia di navigazione che verrà in seguito assorbita dalla "N.G.I.". A quel punto Tarabotto fu di nuovo sul "Mafalda" come comandante, poi passò al "Duilio" e all' "Augustus", prestigiose realizzazioni della cantieristica genovese degli anni

Venti del Novecento: da lì ad ottenere il comando del "Rex" il passo fu breve, anche se di candidati in lizza oltre a lui ce n'erano tanti. Quando l'ammiraglio De La Penne, allora amministratore delegato di quella che era diventata da poco la "Società Italia di Navigazione", lo convocò nel suo lussuoso ufficio al terzo piano del grande palazzo sede della compagnia in Piazza De' Ferrari per conferirgli ufficialmente quel prestigioso incarico, Lillina era rimasta a casa a rosicchiare l'ultima gamba di sedia rimasta ancora alla larga dai suoi dentini affilati. Una volta rientrato, oltre ai complimenti dei familiari per quella prestigiosa nomina, il comandante si prese anche i velati rimproveri e le occhiatece dovute al comportamento della sua cagnolina. Fu allora che Francesco decise e, con grande sorpresa di tutti, quella mattina dei primi di settembre del 1932 si presentò sulla banchina di Ponte Andrea Doria per imbarcarsi su quello che sarà il bastimento più importante di tutta la sua carriera, non solo col suo bagaglio personale e le uniformi stirate di fresco, ma anche con quel fagottino all'interno del quale Lillina stava accucciata, ignara di quello che il destino le avrebbe riservato ma tranquilla di essere vicina al suo "papà". Che per l'unica volta in vita sua contravvenne a quelli che erano i rigidi regolamenti di compagnia. Intendiamoci: era capitato già altre volte che alcuni membri dell'equipaggio di qualche nave avessero recato a bordo con sé un animale che poi sarebbe inevitabilmente diventato la mascotte di tutti: si trattava però quasi sempre di pappagalli o merli parlanti, o gattini o anche qualche scimmietta. I cani erano più rari, almeno sulle navi passeggeri, ma di ciò Francesco Tarabotto non si preoccupò più di tanto né gli armatori si sarebbe permessi di ridire qualcosa o, peggio, avrebbero impedito al loro primo comandante di mettere in pratica quel suo piccolo desiderio personale.

Contrariamente a quanto realizzato a bordo di altri transatlantici, sul "Rex" l'alloggio del comandante era stato allestito immediatamente dietro la sala carteggio che immetteva sul ponte di comando della grande unità: posizione comoda e altamente strategica per fare sì che il primo responsabile di bordo si trovasse sempre vicino al "cervello" della nave e, ancora di più, fosse rapidamente reperibile in eventuali momenti di criticità. A Tarabotto quella sistemazione piaceva e gli dava modo di essere sempre presente, in qualche modo, anche quando si ritirava in cabina per riposare o dedicarsi ai suoi scritti che, oltre al diario di bordo, comprendevano rapporti e relazioni varie, corrispondenze con la società armatrice e lettere private affidate al servizio di posta interno della nave che provvedeva poi a smistarle nei vari scali. L'alloggio era composto essenzialmente di due locali relativamente spaziosi: una stanza da letto con bagno privato annesso ed un soggiorno-studio dove Tarabotto poteva rilassarsi nelle ore libere dal servizio e ricevere gli ospiti di riguardo che non mancavano mai ad ogni traversata. Lillina condivideva con lui quegli ambienti. Per la cagnetta era stata ricavata una cuccia sistemata in un angolo fra l'armadio e la porta della toilette del comandante: un giaciglio elegante, colore blu notte orlato di stelle marine e dotato di un sacco nel quale qualche volta lei si infilava a dormire, anche se il letto che prediligeva era quello del suo padrone che la lasciava salire quando era ben sicuro che nessuno se ne sarebbe avveduto.

All'esterno, poi, vi era l'ampio spazio all'aperto del Ponte Sole dove, nell'area riservata all'equipaggio, lei era libera di scorrazzare sotto lo sguardo vigile di uno degli "deck-stewards" di turno o del comandante Tarabotto in persona che, da uomo poco incline a smancerie e molto formale con tutti, con la sua cagnolina si lasciava andare. Se ne aveva il tempo, si divertiva a farla giocare lanciandole una palla di pezza che, invece di riportargli, Lillina si metteva immancabilmente in mezzo alle zampe accoccolandosi sul ponte, suscitando ogni volta la reazione falsamente risentita ma divertita del suo padrone:

"Ma che bel cane da riporto che sei! ...Complimenti!".

Tarabotto, poi, si occupava personalmente della pulizia della lettiera dove la cagnetta espletava le proprie necessità corporali: operazione cui il comandante si dedicava con scrupolo ogni giorno ma... guai se qualcuno osava sorprenderlo mentre era affaccendato in quella mansione! Nella quale poteva sostituirlo soltanto Ernesto Isaia, il giovane piccolo di camera che si era guadagnato la totale fiducia di Tarabotto. Il comandante gli parlava sempre e solo in genovese e spesso si soffermava a raccontargli alcune storie della sua vita magari accarezzando la piccola Lillina che vedeva in Ernesto un amico del suo padrone di cui fidarsi.

Dal Ponte Sole lei poteva fiutare intrigata la vicina presenza degli attigui canili di bordo che ospitavano i quattrozampe più o meno blasonati dei ricchi passeggeri di prima classe. Lillina non era blasonata ma su quella grande nave si sentiva proprio a suo agio: sapeva come comportarsi e intuiva quando era il momento di pretendere le coccole e le attenzioni del suo padrone e quando invece era il caso di mettersi da parte e non dare fastidio. E di questi momenti a bordo ne capitavano continuamente: fin dalla plateale sosta forzata di alcuni giorni a Gibilterra per motivi tecnici proprio durante il viaggio inaugurale, alle piccole emergenze da fronteggiare, imprevisti di ogni genere, ritardi nella tabella di marcia, fortunali che in Atlantico non mancavano mai ad ogni traversata. Quando c'era mare mosso, Lillina se ne stava tranquilla nella sua cuccia. Non soffriva il mal di mare ma rifiutava il cibo che per lei non mancava mai dalla grande cucina di bordo: in un'epoca in cui gli alimenti confezionati apposta per cani e gatti erano ancora da venire, il capo-cuoco aveva cura che le arrivassero i bocconi migliori delle carni servite nel ristorante di prima classe e delle quali si faceva invero grande spreco.

Il comandante Tarabotto cercava di essere sempre presente ai pasti della sua Lillina, per poi magari entrare inaspettato sul ponte di comando e salutare con un cenno della bocca i suoi ufficiali che immancabilmente si irrigidivano al suo arrivo.

Al contrario di lui, che manteneva le distanze da tutti e suscitava in ciascuno un senso di soggezione che comunque a bordo poteva essere giustificato e spesso anche opportuno, la cagnetta risultava simpatica a tutti quelli che potevano avere a che fare con lei: non erano però tanti, fra i settecento e più membri dell'equipaggio della grande nave, perché solo chi aveva accesso al ponte di comando per ragioni di servizio aveva occasione di incontrarla. Oltre a ciò, il comandante poneva la massima attenzione nell'evitare che la sua cagnolina

lasciasse il ponte di plancia e si perdesse nei meandri più reconditi del grande transatlantico o che, peggio, potesse provocare incontri non graditi a tutti i passeggeri e conseguenti possibili lamentele che avrebbero potuto pregiudicarne la presenza a bordo. Lei non se ne faceva un cruccio. Il grande Ponte Sole e l'alloggio del comandante le bastavano eccome: non sentiva la necessità di altri spazi da esplorare e faceva solo attenzione ad avere sempre a portata di mano un nascondiglio in cui rifugiarsi prontamente quando le poderose sirene "Typhoon" di bordo lanciavano a tutta potenza il loro lacerante fischio nell'aria, udibile addirittura a venticinque miglia di distanza. Tarabotto, che lo faceva veramente di rado per tutto il resto, rideva sempre di ciò e non si capacitava del fatto che la sua cagnolina non riuscisse ad abituarsi a quel suono, lei che si era abituata a tutto e seguiva la vita di bordo dimostrando una padronanza della nave e dei suoi ritmi al pari di un esperto e navigato lupo di mare. Bastava comunque una sua carezza per calmarla e vedersela di nuovo scodinzolare fra le gambe con quel moncherino di coda sempre in movimento.

Lillina era presente a bordo anche durante la fatidica traversata dell'agosto del 1933, quando il "Rex" vinse il "Nastro Azzurro" quale transatlantico più veloce sulla rotta dall'Europa agli Stati Uniti d'America. Che qualcosa di importante stesse succedendo a bordo, lei lo capì dal fatto che, soprattutto durante gli ultimi giorni di quel viaggio verso New York, il suo padrone non si fosse più visto in cabina. Era ormai abituata ad addormentarsi ai piedi del suo letto con lui presente, ma in quell'occasione vide la sua cuccetta quasi sempre vuota perchè Tarabotto non lasciò pressoché mai la plancia, che era lì ad un passo ma dove a lei non era concesso di entrare: lo aspettava sempre seduta, col suo musino bicolore bianco e marrone alzato a captare il minimo rumore, sulla soglia della porta che metteva in comunicazione l'alloggio del comandante col resto del ponte di comando. Quando lo rivide dopo tante ore, colse sul suo viso un'espressione distrutta ma soddisfatta e nuova per lei. Lui la prese in braccio e le disse:

"Ghe l'emmo faeta!" . E questo fu tutto.

Poi tornarono a Genova e, dopo i festeggiamenti del caso, prima in America e poi in Italia, Tarabotto si godette un breve periodo di meritato riposo a casa, con la sua cagnolina che, come lui, non vedeva l'ora di imbarcarsi di nuovo, mentre il "Rex" effettuava una sosta di routine in bacino di carenaggio. A Genova, Lillina non ci stava male, però le mancava il vento nelle orecchie che le veniva incontro dagli alti ponti del "Rex" e che solo parzialmente le sembrava di risentire durante le giornate ventose, quando lo erano, di Corso Italia, dove tutti i giorni la portavano a passeggiare. Arrivò finalmente il momento di un nuovo imbarco e poi di un altro e poi di un altro ancora finchè, il 19 giugno del 1937, Francesco Tarabotto dovette lasciare la sua nave per raggiunti limiti di età. Era sconsolante vedere un comandante del suo calibro congedarsi da quella che considerava la sua vera casa e la sua famiglia sul mare: anche Lillina capì lo stato d'animo del suo padrone e, pur condividendolo, cercò di consolarlo come poteva scodinzolandogli intorno mentre raccoglieva le sue carte per l'ultima volta. Il suo posto venne preso da Attilio Frugone, un altro ligure nativo di Cavi

di Lavagna, uomo ugualmente preparato ma dal temperamento completamente diverso: schivo e di poche parole Tarabotto quanto più estroverso e "mondano" il Frugone, anche se entrambi non difettavano quanto a bravura, capacità organizzative e umanità. Tarabotto si congedò dal "Rex" senza tante cerimonie che non avrebbe assolutamente voluto: semplicemente, lasciò un messaggio scritto di ringraziamento e augurio al suo equipaggio e ricoprì in seguito vari incarichi legati alla gestione delle linee marittime della Società "Italia" fino al 1946. Sempre alloggiando nel suo bell' appartamento di Corso Italia a Genova, coi suoi familiari e la sua Lillina, che fece fatica ad abituarsi a questo pensionamento inspiegabile per lei e si illudeva, dal balcone di casa che dava sul mare, di essere ancora sul ponte di comando di quel grande transatlantico che era stata per tanto tempo la sua casa. Fino a quel 6 di giugno del 1940 quando, affacciata da quel balcone e vicina al suo padrone, vide la sua nave che si accingeva a salpare da Genova per l'ultima volta: andava infatti da sola, in silenzio, senza il clamore che aveva sempre accompagnato le sue precedenti partenze, a riparare in quel' Adriatico ritenuto a torto più sicuro e dove invece avrebbe trovato la sua ingloriosa fine, saccheggiate dai tedeschi prima e bombardata dopo dagli inglesi, entrambi forse invidiosi di quel "Nastro Azzurro" che aveva a suo tempo spezzato il loro monopolio sull'Atlantico. Francesco Tarabotto teneva gli occhi incollati al binocolo perché non voleva che qualcuno lo vedesse piangere, e anche Lillina partecipava quel suo dolore e gli restò accanto fino a quando il "Rex" non sparì oltre l'orizzonte: gli amici, si sa, se sono veramente tali devono essere presenti, soprattutto nei momenti tristi. E fu proprio lì che la rinvennero qualche anno dopo, su quella terrazza di Corso Italia, dove scelse di andare a morire col musino puntato verso il largo, quasi a volere captare per un'ultima volta il profumo del mare e il canto dei gabbiani. Francesco Tarabotto ne soffrì molto: dopo di lei ci saranno altri cani ma la sua Lillina avrà sempre un posto privilegiato nel suo cuore, anche se il naturale riserbo che lo caratterizzerà sempre non lo porterà mai a confidare ciò a nessuno. Ormai novantenne, poco prima di andarsene anche lui, sempre lucidissimo, dritto come un granatiere e col suo caratteristico pizzetto da moschettiere sul mento, amava ancora girare in autobus per Genova o fare lunghe passeggiate in Corso Italia. Quando qualcuno lo riconosceva, gli rivolgeva la parola e gli diceva:

"Comandante, lo vinceremo di nuovo un "Nastro Azzurro"?"... i suoi occhi si illuminavano, pieni di ricordi legati alla sua nave e senz'altro anche alla sua Lillina, la cagnetta dell'Oceano Atlantico che della storia di quella nave aveva fatto parte, nè più nè meno come lui e come i tanti marittimi che hanno avuto l'occasione ed il privilegio di navigare sul "Rex", il più prestigioso e famoso dei nostri transatlantici.

FRANCESCO PITTALUGA Genova, 29 gennaio 2019
Ingegnere aeronautico -console Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale

La letteratura di mare diventa realtà

Pagine vere di vita vissuta raccontate in maniera drammatica e ironica da un grande scrittore che ci ha mandato la storia di un Allievo di Macchina su una carretta nel 1947 e le sue vicende a bordo nell'Atlantico e con un giallo ...

CLANDESTINI A BORDO

di Pro Schiaffino

Erano tempi grami, era finita da poco la guerra ed erano poche le navi che navigavano; residuati bellici che stavano a galla per scommessa, tenuti su con i denti dalla capacità e volontà della Gente di bordo. Vigeva l'avvicendamento, ossia non più di nove mesi d'imbarco e poi a terra ad aspettare pazientemente una nuova nave. Era logico quindi che ognuno cercasse di arrangiarsi, e che nei periodi buoni cercasse di rimediare i mezzi, più o meno leciti, per sopravvivere poi in quelli cattivi.

Era imbarcato, appena diplomato, come Allievo di Macchina, su una vecchia carretta che trasportava carbone dal Nord America in Italia. Nel viaggio d'andata qualche volta si caricava minerale di ferro per Baltimora, altre volte invece si andava in zavorra. In tutti e due i casi era un problema, specialmente in inverno, perché è risaputo che il mare nel Nord Atlantico è sempre cattivo. Tra i naviganti era noto un proverbio che diceva che nel Gulf Stream i tempi sono sempre cattivi, ma specialmente in quei mesi i cui nomi contengono le lettere G e R e cioè praticamente tutti.

Quando la nave era carica si cominciava a rollare appena fuori Gibilterra e si era sott'acqua fino all'arrivo; quando si era in zavorra la 'samba' era ancora più indiavolata e si rollava e si beccheggiava da matti. L'elica nel beccheggio usciva fuori dall'acqua e poi precipitava come un frullino imprimendo vibrazioni terribili a tutta la nave; i colpi di mare facevano saltare sulle onde la prua che ricadendo dava delle piattonate terribili e tutta la nave ballonzolava a lungo con vibrazioni e sussulti.

Appena partiti avevano messo l'Allievo di Terza Guardia, da mezzanotte alle quattro, assieme al Secondo Macchinista; questa decisione era un po' strana perché, di norma, sulle navi italiane all'Allievo toccava la prima guardia, dalle quattro alle otto, con il Primo Macchinista; gli avevano spiegato questa anomalia dicendo che il Primo aveva nella guardia il Caporale che gli serviva come e meglio dell'allievo. Comunque non aveva fiutato e poi il Secondo era molto in gamba e in pochi giorni non solo l'aveva istruito a dovere insegnandogli cosa doveva fare ma gli aveva subito dato fiducia e molto spesso durante la guardia lo lasciava da solo salendo in coperta. L'Allievo ne era orgoglioso e soddisfatto ma, a volte, anche impaurito e titubante.

Montava di guardia insonnolito, perché si sa che la prima guardia non è amica del sonno, subito però iniziava il giro di presa consegna mentre il Capo Macchinista che smontava, finiva di scrivere il brogliaccio. Allora insieme all'Ingrassatore iniziava la 'visita' alla motrice a triplice espansione; si controllava la quantità d'olio negli oliatori e, nel caso, se ne aggiungeva con la stagnina; poi con la pennellessa dal lungo manico si spalmava olio e sapone sulle aste, si tastavano, toccandole al volo, le bielle e i collari degli eccentrici. Si cominciava da poppa, dal cilindro della bassa pressione e si girava a dritta fino a prua, al cilindro dell'alta pressione per tornare poi indietro a sinistra sino alla bassa.

La motrice era relativamente lenta, da 50 a 60 giri al minuto, e non era poi difficile tastarla in ogni parte; si scendeva poi a pagliolo e si rifaceva il giro controllando anche le sentine. Si controllava poi la dinamo azionata da una piccola motrice a vapore e poi le pompe di alimentazione delle caldaie, il pozzo caldo e il condensatore con la sua centrifuga. La visita continuava poi nel locale caldaie a cui si accedeva da una specie di tunnel ricavato fra le caldaie stesse e chiuso con una porta di ferro con serratura a saliscendi.

Quello era un impero a parte dove regnavano in assoluto i fuochisti con il loro scudiero, il carbonaio. I fuochisti erano tre per guardia e ognuno curava tre forni; era un lavoro infernale che consisteva nel - rifornire i forni con il carbone, circa una tonnellata ogni ora, - governare i forni con delle lunghe e pesanti aste di ferro, chiamate pinze, in modo da far cadere le ceneri e permettere all'aria di penetrare e provocare una buona combustione - staccare il macciaferro, che era un residuo metallico fuso - togliere le ceneri dai forni, - controllare i livelli dell'acqua sulle caldaie e i manometri con la pressione. Era un lavoro di gruppo che richiedeva grandi capacità, forza fisica e salute robusta.

I forni venivano governati in fasi alterne in modo da non far cadere la pressione. Il manometro era uno strumento odiato perché era sufficiente che la pressione scendesse di poche libbre che subito arrivava il Macchinista a vedere se si erano addormentati e a chiedere, con frasi ironiche, se avevano bisogno di rinforzi. Se il fuoco era poco vivo però, si correva il pericolo di far scattare le valvole di sicurezza e di svaporare ed anche questo non andava bene perché procurava maggior consumo di carbone e soprattutto di acqua preziosa.

I fuochisti lavoravano quasi sempre a torso nudo o con una vecchia canottiera o maglia a mezza manica che aveva sempre qualche strappo. Il carbonaio aveva un compito molto arduo e a volte faticoso: doveva rifornire, a portata di pale dei fuochisti, il carbone necessario al consumo della guardia e cioè circa quattro tonnellate. Quando i carbonili erano pieni il lavoro non era tanto faticoso perché il carbone scendeva quasi da solo, ma quando si cominciava il 'cross bunker' allora erano dolori e sul finire bisognava trasportare il carbone con la carriola. Terminata la visita in caldaia si passavano in rassegna i cuscinetti dell'asse dell'elica sino al recesso, all'estrema poppa, si controllava che il cuscinetto pressatrecce lasciasse passare qualche goccia d'acqua per autolubrificarsi e quindi si tornava in macchina per controllare gli anelli del cuscinetto reggispinta. Finalmente arrivavano davanti al quadro dei manometri dove si

fermavano a bere un po' di caffè e scambiare qualche parola col Secondo Macchinista.

Questo giro si ripeteva altre due volte durante le quattro ore di guardia ed era seguito dall'Allievo con impegno e serietà, convinto, come gli aveva insegnato il Secondo, che un'assidua e professionale sorveglianza avrebbe impedito avarie e guai.

Il clandestino

Erano passati alcuni giorni dalla partenza e si stava navigando nel Mediterraneo verso Gibilterra quando, facendo il solito giro sotto il tunnel dell'elica e pregustando il riposo, che era solito fare seduto sul volantino di una grossa valvola ammorbidito da un mucchietto di cascami di cotone nel fresco recesso dell'elica, si trovò all'improvviso di fronte un giovane uomo, pure lui sorpreso e impaurito, che l'Allievo non aveva mai visto e che non apparteneva all'equipaggio. "Chi siete?" chiese dopo alcuni secondi, "Sono un amico di Guglielmo" "Di Guglielmo? (era il nome del Secondo Macchinista) e cosa ci fate qui?" e il tipo rispose "meglio domandarlo a lui". Interdetto l'Allievo si ritirò con qualche timore e ritornò velocemente dal Secondo Macchinista: "A poppa c'è un uomo che non ho mai visto a bordo e che dice di essere suo amico: cosa significa?" "Ah, deve essere Giovanni, ora ti spiego". E con poche parole gli raccontò come, tutto il personale di macchina, in accordo e senza nulla far sapere a quello di coperta, avesse imbarcato sei clandestini che dall'Italia dovevano espatriare negli Stati Uniti. Erano tutti uomini importanti che non potevano farlo legalmente, erano sicuri e pagavano bene. A lui, all'Allievo non avevano ancora detto nulla perché aspettavano di conoscerlo meglio, ormai però era al corrente di tutto e se avesse voluto collaborare ne avrebbe avuto il suo buon tornaconto. "E se non voglio? Se vado a raccontare tutto al Comandante?" "Non ti conviene- rispose il Secondo- come ti ho detto quelli sono persone importanti che non vogliono essere presi e devono, a tutti i costi, arrivare liberi e salvi in America". C'era poco da scegliere e, malgrado qualche dubbio e indecisione, diede il suo consenso ad entrare nella torta. "Hai fatto bene e vedrai che non te ne dovrai pentire". Ritornarono insieme nel recesso e Guglielmo presentò ufficialmente l'Allievo a Giovanni che era un tipo sveglio e perspicace. Questi l'accompagnò nel gavone di poppa a cui si accedeva per un passo d'uomo dal recesso stesso e, salito al ripiano superiore, si trovò di fronte ad altre cinque persone più vecchie di Giovanni, sedute su sgabelli, che leggevano o giocavano a carte. Il gavone era stato arredato con sei cuccette, un tavolo, degli sgabelli e fornito di luce elettrica. Allora l'Allievo capì perché avevano modificato il suo turno di guardia: il Secondo Guglielmo era il factotum dell'organizzazione ed aveva bisogno di essere libero, specialmente di notte durante la guardia, per curare i preziosi passeggeri, dar loro da bere e da mangiare, tener loro compagnia ecc.. Non riusciva però a capire come potesse risultare dalla tabella delle sonde, che si trovava vicino al quadro e che l'Allievo di coperta tutte le mattine aggiornava (dopo aver eseguito il sondaggio, con la sonda a sagola, di tutte le tanche ed i gavoni), che il gavone di poppa fosse pieno a tappo, mentre invece non solo era vuoto, ma anche abitato. Lo chiese a Guglielmo e quello

rispose ridendo:” Semplice, abbiamo messo un tappo in basso al tubo di sonda e l’abbiamo riempito d’acqua”. Una vera organizzazione; all’Allievo sembrava strano però che in un ambiente così ristretto, dove tutti vivevano a stretto contatto di gomito, potesse sopravvivere un così ingombrante segreto e che nessuno dei ‘congiurati’ per negligenza o improvvidenza, non si lasciasse sfuggire qualche allusione. “Ma no, stai tranquillo, gli rispose il Secondo Guglielmo, abbiamo giurato tutti sulla pala del fuochista e quello è un giuramento a cui non si può mancare!”. Anche l’Allievo giurò sulla ‘pala’ e tutto proseguì come prima, anzi anche meglio: il Capo Macchinista si degnò di accoglierlo dicendogli: “Bene, sei dei nostri “e tutti lo trattarono come un vecchio amico.

Durante la guardia notturna poi si intratteneva a lungo con Giovanni con il quale instaurò una vera amicizia. Pur essendo molto intelligente, Giovanni non aveva potuto frequentare la scuola perché impegnato a curare le pecore al pascolo sulle sperdute colline della Sicilia; ancora ragazzino era entrato in un brutto giro e non aveva mai avuto modo d’imparare a leggere e a scrivere. “Ora vado in America e non voglio sembrare ignorante, Tu mi devi aiutare” disse all’Allievo che lo aiutò sul serio. In poco tempo apprese a leggere e a scrivere ed era commovente vedere l’impegno e la determinazione con cui si applicava. A volte attendeva l’Allievo a mezzanotte e senza nemmeno salutarlo gli chiedeva una spiegazione su una parola o un segno che non era riuscito, malgrado l’impegno, a decifrare.” Ma perché non lo chiedi ai tuoi amici?” gli domandava l’Allievo “Non sono miei amici per queste cose” rispondeva pensieroso e non voleva aggiungere altro.

Giovanni gli raccontò un po’ della sua vita, del suo lavoro a volte difficile e pericoloso e a volte noioso ed ingrato. Gli raccontò episodi di una crudeltà terrificante e alle sue incredule obiezioni ripeteva con fatalismo, ma anche con nascosto pudore:” Non c’è niente da fare: per stare di sopra bisogna calpestare chi sta sotto”. Di questo parlarono a lungo e l’Allievo si accorse di aver fatto breccia, con i suoi ragionamenti di giovane di una certa cultura, di nobili sentimenti e buona educazione, nell’animo del povero pastore intrappolato in cose più grandi di lui, ma a lui non imputabili, e che aveva iniziato una strada tortuosa e terribile per ignoranza e per mancanza di una scelta ma che aveva in sé latenti altrettanto nobili ed onesti sentimenti. I giorni passavano lenti e senza alcuna preoccupazione. I viveri comprati a terra, con l’aggiunta di qualche furto in cambusa, erano sufficienti e i passeggeri erano tranquilli, indolenti e quasi assenti e non davano alcun grattacapo. Mancavano ancora una decina di giorni all’arrivo e l’Allievo si tormentava in due grandi, per lui, problemi. E se viene cattivo tempo? Con il mare grosso non è pensabile navigare con il gavone di poppa vuoto, al comandante sarebbero sorti dei dubbi sentendo precipitare l’elica e se avesse voluto sincerarsi? Se avesse mandato il Primo Ufficiale a fare un sopralluogo dove potevano andare a finire i passeggeri? E per lo sbarco in America?... Ne parlò a Guglielmo che lo tranquillizzò: “per lo sbarco non ti preoccupare, non ci sono problemi; gli amici dei nostri amici sono molto introdotti nell’ambiente portuale di Newport News e pensano a tutto loro. Noi

non dobbiamo far altro che ritirare i dollari. Per il cattivo tempo, speriamo proprio che la Madonna di Pompei ci faccia la grazia”. L’Allievo aveva qualche dubbio sulla disponibilità della Madonna di Pompei a volersi interessare di un così illegale problema, ma chissà, a volte i santi e le madonne hanno informazioni e volontà più precise dei comuni mortali!

Per avere comunque una più tecnica informazione sul tempo, incominciò a recarsi più spesso, specialmente al mattino prima della mensa delle undici, sul ponte di comando dal Secondo Ufficiale di coperta che era di guardia dalle otto alle dodici. Il Secondo era un bel tipo: reduce da una lunga prigionia di guerra in India, aveva assunto un atteggiamento pacifico, estroverso e laborioso. Imperturbabile, si occupava della contabilità e preparava le paghe dell’equipaggio, consegnava i tabacchi e gli acconti in valuta estera, osservava una retta di sole col sestante alle dieci che confrontava con la meridiana a mezzodì e calcolava il cammino compiuto dalla nave nella giornata. Conosceva tutti e di tutti sapeva vita e miracoli. Non era sposato perché secondo lui non se lo poteva permettere; il suo sogno segreto era quello di aprire un bar e, gestendolo, di vivere tranquillo e in pace e sapeva già dove avrebbe potuto aprirlo. Aveva una vecchia zia proprietaria di un magazzino, vicino al capolinea del tram a Nervi, che lui avrebbe con poca spesa potuto sistemare. “Allora le suggerisco il nome per il suo bar – disse l’allievo che era portato a sognare anche senza chiudere gli occhi- potrebbe chiamarlo Trambar e il manovratore, il bigliettaio e i viaggiatori verranno tutti, nell’attesa della partenza, a prendere un caffè o un bianchino e al mattino troveranno anche la fragrante focaccia con la cipolla”.

Inutile dire che il Secondo sorridesse beato, anche lui sognando e di conseguenza mettesse l’Allievo al corrente della situazione meteorologica che i bollettini annunciavano davvero storta. Veramente sembrava un po’ fuori del normale che un allievo di macchina, uno che viveva giù nel pozzo unto e maleodorante, s’interessasse di pressioni, di gradienti e di isobare, ma chissà, forse era uno di quelli a cui piaceva studiare. Comunque il Secondo gli spiegò che un largo fronte depressionario, staccatosi dalle coste USA, si stava dirigendo verso Est e praticamente copriva tutto l’Atlantico, risparmiando soltanto un po’ le Azzorre, ma precipitando con violenza in una zona di profonda depressione centrata nel Golfo di Guascogna. Il ‘Low’ era distante qualche centinaio di miglia a ponente della nave e le stava inesorabilmente venendo incontro. “Ho detto al Comandante di piegare un po’ a Sud per vedere di scansare il ‘Low’- disse il Secondo- ma lui mi ha risposto: “Cosa vuoi scansare, se tutto l’Atlantico è compreso nella depressione? Ce lo dobbiamo sciroppare, non c’è altro da fare e ci vuole pazienza”.

L’Allievo andò subito da Guglielmo e lo mise al corrente della situazione meteo esternandogli i suoi timori e le sue preoccupazioni. Il Capo Macchinista, d’accordo con gli altri ufficiali di macchina, decise di riempire fino ad una certa altezza il gavone di poppa, lasciando però all’asciutto la parte superiore dove stavano i ‘passeggeri’. Si dovette chiudere il passo d’uomo inferiore e per i clandestini iniziò una prova molto dura: meno aria a disposizione, ma

soprattutto l'ossessionante rumore dello sciabordio dell'acqua ad ogni rollata e gli schiaffi violenti dell'acqua in subbuglio contro le pareti erano veramente terrificanti e paurosi. Anche la guardia in macchina era difficile: l'Allievo si alternava al Secondo alla farfalla che era una valvola di comando dell'afflusso del vapore alla motrice, manovrata a mano non essendoci a bordo regolatori automatici di giri. Consisteva in una leva orizzontale situata vicino ad un montante del cilindro dell'alta pressione: spingendo in basso si escludeva il vapore e la macchina rallentava e non precipitava. L'abilità consisteva nel prevedere, nell'indisciplinato susseguirsi dei movimenti della nave, il momento in cui la poppa sarebbe salita in alto e quindi avrebbe posto l'elica fuori dell'acqua, diminuendo la resistenza e quindi precipitando. Naturalmente un intervento sfasato avrebbe invece aggravato la situazione. Era un lavoro estenuante sempre, ma specialmente ora, quando le conseguenze di un errore di tempismo avrebbero potuto aggravare i disagi dei poveri viaggiatori e in particolare di Giovanni. Intanto le previsioni di cattivo tempo si avveravano totalmente; il vento furioso da Nord-Ovest aveva raggiunto velocità da uragano, il mare di conseguenza aumentava guardia dopo guardia. Il Comandante aveva modificato la rotta, ma non più di tanto, solo per non prendere il mare al traverso e provocare un rollio troppo accentuato. Alla fine aveva deciso di mettersi alla 'trinca' con il mare al mascone ed aveva ridotto la già scarsa velocità. La nave rispondeva bene e si comportava come un gabbiano appollaiato in mare, ma la natura era terribile: onde gigantesche si alzavano e ricadevano, il vento rompeva la parte alta dell'onda in creste biancastre vorticanti e spaventose. Nella parte sottostante l'onda assumeva colori verdastri cangianti che nel cavo si mutavano in lastre di marmo striate di azzurrastrò. Ogni tanto una tregua nel sibilo continuo del vento permetteva alla gente di respirare al di fuori del ridosso del tendaletto sul ponte, ma subito riprendeva più forte e i cavi degli ostini e le sartie sembravano tendersi allo spasimo come per fornire un fischio più acuto. I marinai e i fuochisti erano venuti via dalla Bassa Prua dove si trovavano le loro cuccette, perché non era più possibile vivere in quella bufera e si erano accampati nel salone al centro e dormicchiavano alla belle meglio sui divani e strapuntini; nessuno aveva voglia di parlare e si mangiava cibo freddo perché anche la cucina era chiusa. Sul mare deserto non si vedeva nessuno; solo un fumo all'orizzonte più a Nord. Era un piroscampo inglese con il quale il Marconi si era messo in contatto. "Mare montagnoso, mai visto l'uguale" aveva trasmesso il Capitano inglese, ed era la verità.

Il tempo passava lentamente e l'Allievo assieme a Guglielmo teneva i contatti con i passeggeri che erano in uno stato pietoso di depressione e di stress, bianchi in viso dal terrore e dal mal di mare. L'Allievo esortava di continuo il Secondo a prendere una decisione perché temeva che qualche reazione inconsulta potesse provenire da quei poveri clandestini costretti in quel gavone chiuso, rischiarato solo da fumosi lumi a vaclite, frastornati da rumori allucinanti; aveva paura di qualche gesto irrazionale provocato dal terrore. Infine riuscì a convincere il Capo Macchinista a far visita ai clandestini e finalmente decisero di trasferirli

nella carpenteria che era un locale attiguo al gavone, quasi abbandonato non essendoci a bordo alcun carpentiere. Era un rischio, ma non c'era altro da fare: fu riempito a tappo il gavone e la farfalla fu usata un po' meno. Lo spettacolo tremendo durò ancora due giorni con il mare che, piano piano riduceva la sua enorme forza. La nave, seppur vecchia, si era comportata veramente bene, sembrava aver capito l'arcano: le onde si presentavano a gruppi di tre per poi calmarsi un po', come per una piccola tregua, per ritornare poi violentissime subito dopo con altri gruppi. La prua della nave tagliava incidendo con il tagliamare la prima onda e ne riceveva un breve scossone, mentre l'acqua separata saltava in cascata ai due lati del mascone; arrivava nel frattempo la seconda ondata, del pari alta e violenta, la prua tentava di tagliarla ancora, ma la velocità diminuita dall'impatto della prima, non le permetteva di farlo completamente ed arrivava così la terza ondata sulla quale la nave era costretta ad arrampicarsi assumendo posizioni impossibili, ma subito pronta a riprendere la velocità per prepararsi al nuovo assalto e così di seguito. Come Dio volle il vento prolungò le sue pause e il mare perse le creste biancastre, la nave cominciò a rollare e beccheggiare morbida proprio come una signora per bene che alla domenica accompagna la famiglia alla messa grande. Il Secondo di Coperta passò un bollettino meteo senza alcun avviso di 'storm' e di 'gale' con previsioni di buon tempo.

“Bisogna camminare e far presto per raggiungere il porto, perché in questi mari può arrivare un'altra depressione da un minuto all'altro e, caro amico, bisogna pensare sul serio al Trambar dopo una lustrata come questa. Quando ritorno a Nervi convinco mia zia a cedermi il magazzino”. Il gavone fu di nuovo vuotato, il tubo di sonda di nuovo tappato e riempito e le cuccette, bagnate e malconce, accolsero di nuovo i passeggeri ancora bianchi di paura e di mal di mare.

Arrivammo a Newport News al mattino, il posto in banchina era disponibile e pronto ed avremmo potuto attraccare immediatamente, ma i potenti amici dei nostri amici, riuscirono a farci ancorare in rada per aspettare la notte quando, nel buio, due veloci motoscafi giunsero sotto bordo: uno alla scala reale per parlare con il comandante di cose senza alcuna importanza e l'altro di poppa dove, con una biscaglina, discesero rapidi i sei clandestini. Giovanni volle salutare l'Allievo, che non gli aveva mai confidato nulla di quello che pensava del suo sistema di vita, e gli disse:” Stai tranquillo che in questo paese io cambio: non voglio mai più vergognarmi per quello che faccio. E poi ora so leggere!” E andò via con il suo sorriso da furbo.

Il Secondo Guglielmo fu di parola: presentò i conti della 'spedizione' precisi al centesimo, tante spese, tanto ricavo incluse pure le spese per gli strapuntini e le cuccette che furono buttati via. La torta venne divisa con equità a seconda dell'impegno e dell'aiuto prestato, e tutti furono contenti, specialmente l'Allievo che intascò un bel gruzzolo.

Ritornati a Genova Guglielmo e il Capo Macchinista sbarcarono e l'organizzazione si sciolse. L'Allievo completò il suo periodo d'imbarco e poi proseguì regolarmente nella sua carriera. Gli rimase però impresso nel cuore il comportamento di Giovanni e spesso lo ricordava.

Dopo diversi anni un giorno lo raggiunse una lettera in ricca carta intestata dove un certo Giovanni, con calligrafia anglosassone, gli ricordava il suo viaggio per mare con le sue paure e difficoltà; ma gli ricordava pure di essere riuscito, così come aveva promesso, a cambiare e ad “essere come uno di voi, e forse perché no, anche meglio”. L’Allievo ne provò un grande, immenso piacere e conserva ancora quella lettera che è la prova della realizzazione di un tenace proposito.

Quando sui giornali economici a livello internazionale, vede riportata quella firma, oggi importante e rispettata nella Legge, ritorna con il pensiero a quei tempi e sorridendo dice tra sé” Però sono stato io ad insegnargli a leggere”. Ma è per poco, poi sente ancora vibrare sotto il braccio stanco e rattrappito la leva della farfalla nell’Atlantico in burrasca.

Pro Schiaffino

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Ars Amandi di Ovidio

Sono consapevole che i signori affezionati lettori e collaboratori di DLNEWS non hanno bisogno di certi consigli. Tuttavia mi sono divertita a fare una specie di miscellanea di alcuni versi da "Ars Amandi" di Ovidio in cui insegna come corteggiare le signore.

Ti consiglierai di mandarle versi eleganti, ma essi non sono tenuti molto in considerazione. I versi sono accolti, ma si preferiscono doni di valore: anche un barbaro sarà accolto purchè ricco. Omero, se arrivassi tu stesso insieme alle Muse, senza doni saresti scacciato. L’aspirante amante, chiunque sia, si mostri in estasi per la sua bellezza. Se porterà abiti di Tiro, loderai gli abiti di Tiro, se quelli di Cos, fingi che le stiano bene. Loda la sua pettinatura. Se state giocando e lei lancerà i dadi tu fa' un lancio sbagliato, lasciala vincere. Se ha i capelli ondulati col ferro rovente dille quanto ti piacciono. Se si presenta in tunica dille che “vai a fuoco” ma, sottovoce, dille che si riguardi dal freddo... Ammira le sue braccia mentre danza. Anche se sarà dispotica come la Medusa, tu la tratterai come se fosse benevola ed accattivante. Se è a letto malata, ogni volta raccontale certi tuoi sogni di buon augurio e prega gli dei ad alta voce. Che il tuo amore le sia sempre presente: semini ciò che raccoglierai a pieno... Tuttavia ricorda che troppo zelo potrebbe far nascere in lei una certa insofferenza. Ci vuole misura anche nelle profferte amorose. Che le espressioni del tuo volto non siano nel contempo in contrasto col significato delle tue amorevoli parole.. e lascia che sia il tuo rivale a porgerle la medicina amara.

