

**Foglio telematico di cultura e di mare**

**43 pagine di commenti, storia, attualità**

**FRIZZI**

**La “ Via della seta “ non ha mai smesso di viaggiare con i convogli ferroviari partendo dalla Cina diretti a Duisburg in Germania e riempiendo l’Europa di prodotti del Dragone infettato dal Coronavirus già nell’autunno 2019.**

**2000 viaggi che attraversano mezza Asia – scrive Alberto Ghiara su L’Avvisatore Marittimo - ma si aggiungeranno tra breve anche i Tir di Fercam, 15 giorni di viaggio su gomma.**

**Oggi si sa tutto, o quasi, sulla terribile pandemia, ma spesso gli operatori della comunicazione si dimenticano di ricordare che già nell’autunno del 2019 c’erano episodi di una grave forma di epidemia proveniente da Wuhan , come pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale di febbraio .**

**Un campanello d’allarme avrebbe dovuto rivelare inoltre l’atteggiamento dei cinesi residenti a Prato che ( Striscia del 30/4 ) si sono messi in quarantena e hanno chiuso la loro attività.**

**Lo spedizioniere Aldo Spinelli ha dichiarato in una recente intervista che lo spostamento della Diga foranea del porto di Genova ( costo previsto un miliardo ) non serve per la resa che porterà nella zona del tombamento, ma Confetra è invece di parere opposto. Scricchiola il programma Porto ?**

**L'Agencia Spaziale Europea ESA ha dichiarato lotta senza quartiere contro i cyber pirati , le assicurazioni trasporti sono attivate. Il problema molto grave è dovuto alla fragilità de l sistema satellitare cui sono legati i sistemi elettronici delle navi . Poveri a utonomous..**

**Come supplemento alla Rivista Marittima di marzo 2020 è uscito “GUERRA E PACE nel pensiero contemporaneo di Renato Ferraro di Silvi e Castiglione , ammiraglio già Comandante Generale delle Capitanerie di Porto . Ferraro è un uomo di pensiero , grande cultura filosofica e storica, scrittore arguto , articolista di pregio. In questo ch libro Ferraro , raccogliendo materiale dai suoi articoli e da fonti diverse, tratteggia 16 figure di politici e uomini di statura internazionale che sul tema delle cause della guerra e della successiva pace sono stati protagonisti.**

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

## **IL PROGRESSO CULTURALE E MORALE DEI GIOVANI E LE PAROLE DI SALVATORE QUASIMODO – INCONTRI VERI** **di Decio Lucano**

**Allegato al n. 11/1999 di Tecnologie Trasporti Mare-L'automazione Navale, TTM, un libretto di 48 pagine raccoglie alcuni episodi della mia vita intitolato “ Al di là dei mari e del tempo”. I capitoli sono : Portofino e il mare con Ernest Hemingway; Da un mucchio di pietre nacque un paradiso con Salvator Gotta; Le filosofie non portano pesi con Vittorio G. Rossi; Il mare sostituito dal cosmo con Salvatore Quasimodo; Quel solitario che aveva riscattato la nostra vela con Alex Carozzo..**

**Personaggi che ho incontrato , siamo diventati amici , ho scritto articoli , fatto dei documentari .**

**Queste mie testimonianze sono rivolte ai giovani , quelli che vanno dai vent'anni in su fino ai 40 e 50 , ma anche ai c.d. anziani dagli over 65, alcuni ottantenni sono splendidamente giovani.**

In questo articolo scrivo del mio incontro con Quasimodo, ma sempre rivolto ai “ giovani “ mi piacerebbe che fossero educati alla lettura, a una comunicazione non da fiction, televisivamente parlando .

Tutto veniva dall’ America negli anni ‘70, c’era allora la Silicon Valley e cominciarono a diffondersi strumenti e apparecchiature che avrebbero, pilotate da grandissimi imprenditori come Bill Gates, scompigliato il mondo dei giochi e video giochi fino alle slot machines ad ogni angolo di strada dove solitari individui giocavano fino al suicidio, scommettendo i pochi soldi rimasti. mentre i giovanissimi s’inebriavano e tuttora lo fanno con pericolosi e stupidi videogiochi . Vorrei che i giovani capissero che questa non è vita, non è divertimento , non è progresso e le statistiche dimostrano quanto sia aumentato il consumo di alcol e di droga tra i giovaissimi ( dai 16 anni in su). Il loro totem sono i social , talvolta utili ma troppo spesso travisano i rapporti umani e aumentano la solitudine dei cervelli. Scrive Ernesto Galli della Loggia in un pamphlet ( predittivo ) del 1999 :

*“La globalizzazione è una terapia giovaniistica della società, che certo produce dinamizzazione , comunicazione crescente, ma anche logoramento e rottura degli equilibri sociali e individuali.... Tutto diventa incerto e precario ... il ritorno al sacro , la riscoperta della memoria, , quello di individuare punti di stabilizzazione e ricostruzione di identità sconvolte dai processi economico-sociali”.*

Quel passato che è ,per paradosso davanti a noi... I mestieri del futuro saranno ibridi? Oggi l’innovazione e la creatività si fanno solo se si è ibridi ; in una pagina di dieci regole di Alessandro Garofalo che trovate nel fascicolo di DIINEWS , dicembre 2019, rivista di informazione del Dipartimento di Ingegneria Industriale dell’ Università di Trento. Gli studenti di questa facoltà imparano a diventare ricercatori veri, vengono infatti assunti dalle industrie , non devono scappare all’estero.

Regole originali , che pubblicheremo in un prossimo numero

Il sito è: [www.unitn.it/dii](http://www.unitn.it/dii)

Perchè questo lungo preambolo? Perchè vorrei riprendere dal mio “Al di là dei mari e del tempo” alcune frasi di Salvatore Quasimodo che mi sembrano utili ed educative per i giovani detti da un Premio Nobel nel 1959.

## LA FEDELTA' AL MIO PENSIERO

di Salvatore Quasimodo

*“Il mare potrebbe essere sostituito dal cosmo”*

Quasimodo mi ricevette al caffè sulla piazza di Chianciano ; mi sono presentato, inviato dal giornale Il Lavoro, come un uomo di mare sottolineando che i marinai sono brevi e discreti. Ma il poeta , di cui era noto il carattere scontroso, mi accolse invece con cordialità. Lui faceva parte della giuria del Premio Chianciano, Letteratura e Poesia, premi assegnati rispettivamente a Luigi Compagnone e Giorgio Caproni.

Taglio preamboli e arrivo al dunque: gli domando quali prospettive per i giovani in campo letterario . Con i suoi occhi acutissimi , studiandoli o confermando col capo con un cenno lievemente professorale le sue dichiarazioni. Disse che le prospettive sono oggi ( 1965) abbastanza larghe, ciò che non avveniva nella sua generazione dove difficile era il rapporto tra scrittore ed editore. Aggiunse, tra l'altro : *“ Lei non può immaginare la lotta che hanno fatto a me perché non potevo entrare in certe fortezze “*. ( Sembra un giudizio dei tempi attuali ndr) . Continuò: *“ L'Italia culturale di oggi è caratterizzata dalle lotte dei diversi gruppi letterari e dalla posizione della critica che da dieci anni esercita una pressione formativa, ma questi gruppi non hanno un'azione unitaria e finiscono per scontrarsi”*. Poi aggiunse ancora che esiste una inflazione di giurie con gli stessi nomi nei premi letterari ( vedi Premio Campiello ndr) e ogni intenzione di autonomia viene a crollare a danno dell'allargamento della cultura .

Ovviamente abbiamo parlato di viaggi e di mare.

Le invaasioni barbariche di turisti in tutto il mondo sono una costante ( oggi la fomentano le crociere con i falansteri che sono le mega navi da crociera ndr) , ma il mare non attira troppo Quasimodo, preferisce l'aereo, ed ecco la “sentenza”: *“ il mare è un po' il movimento della vita, per quanto il mare potrebbe essere sostituito oggi dal cosmo”*.

Era piacevole conversare con un uomo dalla infinita cultura, traduttore principe dal greco e da altre lingue ( Shakespeare ) e mi aveva colpito la sua affermazione ,

*“Questa mia attività di traduttore a differenza di quanto scrive la critica si è sempre svolta su un piano creativo , non sono i lirici greci che hanno chiarito il mio linguaggio, ma è stato il contrario... un lavoro immenso che ho fatto nella lingua italiana ...”*

Si dice che i giovani non riescono a comunicare con la società ( sembrano i tempi attuali ndr) anche a causa del linguaggio...

*“ I giovani pensano sempre di affrontare l’uomo e invece lo rappresentano con simboli astratti: questo è l’errore. Ne abbiamo gli esempi nell’arte figurativa, nella musica e nella stessa avanguardia. Essi devono cercare un linguaggio che ha delle basi nella filologia e non nelle premesse creative. Questa generazione tenta di inventare degli aggettivi e dei sostantivi che sono da infantilismo da psichiatria ( oggi viene contestato l’uso sfrenato e inutile di termini stranieri , ndr) .*

*“La lingua italiana è ricca per concezione e creazione, antica per eccellenza... Il vocabolario è sempre stato per me un cimitero, dà un suggerimento, non la parola esatta”.*

*La poesia per Quasimodo diventa etica come compito al di là della tematica e in questo significato ha una funzione importante in una società , da distinguere la poesia civile da quella sociologica.*

*“ Il progresso stesso ( che non è la macchina, beninteso) è rappresentato dalla lotta dell’uomo che tenta di non lasciarsi soffocare dalla macchina. La poesia aiuta l’uomo a sviluppare la sua intelligenza critica “.*

Dopo alcune ore al caffè, nel frattempo ci raggiunge una ragazza bionda e si siede con noi, è svedese immagino. Quasimodo sembra chiudersi in se stesso , ho avuto questa impressione ogni tanto, poi si rivolge a me come se avesse dimenticato una cosa e aggiunge:

*“Naturalmente io credo nella continuità della cultura e credo quindi nei giovani “.*

Il 20 ottobre 1965 dopo la pubblicazione dell’intervista su Il Lavoro ricevetti una lettera:

*“ Egregio signor Lucano , ho avuto Il Lavoro con la sua intervista. Le sono grato per le ottime “sequenze” del testo e per la fedeltà al mio pensiero.*

*Mi creda, con una cordiale stretta di mano, il suo*

*Salvatore Quasimodo*”

(DL)

---

---

## L'ANALISI

### La pandemia, le “ sirene “ del primo maggio, i marittimi confusi e dimenticati *di* Tobia Costagliola

La festa del lavoro, ricorrenza planetaria, è celebrata ogni anno, con solennità, entusiasmo e “spontaneità” variabile da paese a paese. Devo confessare che, fino ad oggi, mi sono sempre limitato a guardare, distrattamente, alla TV, le varie manifestazioni , i soliti discorsi densi di ripetitiva retorica , di entusiasmantissimi annunci e racconti di storici successi. Tra l'altro, mi sono sempre distreggiato, col mio telecomando, per evitare quei canali che , in diretta, diffondevano quegli assordanti concertoni affollati anche da parenti, amici, giovani e meno giovani di ogni possibile estrazione, tutti super-gasati come nel giorno della “liberazione”. Quest'anno, tuttavia, il primo maggio, tranne qualche inspiegabile eccezione, è stato caratterizzato da strade e piazze deserte, dal sommesso grido di dolore di chi ha perso il lavoro o di coloro che hanno repentinamente perso ogni fonte di sostentamento, dal pianto per le “dipartite” senza saluti, dal lamento inascoltabile degli ammalati nei loro giacigli inaccessibili. Quest'anno, anche per me, distratto e anziano cittadino pieno di sensi di colpa per il mio stato privilegiato di “pensionato”, il primo maggio ha assunto un significato particolare, non solo per la pandemia e i suoi effetti, ma



perché tra le voci dimesse e accorate ne ho avvertita una in particolare, che difficilmente avevo sentita negli anni scorsi : la voce della “gente di mare” (che per brevità viene definita “marittimi”). Questa voce, grazie ai “social” e a tutte le altre “diavolerie” informatiche esistenti, è stata ascoltata, in diretta, in tutto il mondo. Grazie a figlie e nipoti sempre connessi, ho ricevuto, sul mio smartphone, immagini e suoni non solo da tutti i porti d’Italia ma, in particolare, anche da una nave all’ancora nel Golfo di Suez.

## Le “sirene” delle navi a mezzogiorno del primo maggio

Grazie all’originale iniziativa promossa dall’I.C.S ( International Chamber of Shipping ) e I.T.F (International Transport Workers’ Federation) , in occasione della festa del lavoro, alle ore 12 locali del primo maggio, migliaia di navi ormeggiate nei porti di tutto il mondo hanno suonato le sirene di bordo. Far sentire la voce delle navi e dei marittimi da tutto il mondo nel giorno in cui viene celebrata la festa del lavoro, pur restando un gesto simbolico, dovrebbe aver dato una maggiore visibilità della loro esistenza e del loro ruolo vitale per l’economia mondiale. Tutto ciò in momento in cui vengono continuamente elencate tutte le categorie “in sofferenza” ma, come al solito, senza neppure un minimo accenno alla “gente di mare”. Significativo il messaggio congiunto dei due storici Enti di cui riporto uno stralcio in lingua originale :[...] *ITF and ICS are encouraging the gesture of solidarity to recognise over 1.6 million seafarers across the world, the unsung heroes of global trade, who are keeping countries supplied with food, fuel and important supplies such as vital medical equipment not only through the Covid-19 pandemic, but every day. [...]*

## Dichiarazioni dei rispettivi leaders

Guy Platten, segretario generale dell’I.C.S. ha dichiarato: "I nostri marittimi sono gli eroi non celebrati del commercio globale e non dobbiamo dimenticare il contributo che stanno dando ogni giorno per mantenere i nostri paesi riforniti dei beni di cui abbiamo bisogno. Il suono delle sirene delle navi nei porti nel giorno in cui il mondo

**riconosce il contributo dei lavoratori è un modo ideale per ricordarci tutto il loro sacrificio. Sono tutti eroi in mare.”**

**Stephen Cotton, segretario generale, I.T.F. ha dichiarato: "L'ITF accoglie con favore questa iniziativa e invita i marittimi a suonare le sirene delle loro navi in un'espressione globale di solidarietà, ma soprattutto per garantire che i riflettori rimangano puntati su quanto sia fondamentale che i marittimi garantiscano che i beni essenziali continuino a essere trasportati in tutto il mondo durante questa crisi. I governi dovrebbero considerare questo come un invito all'azione per facilitare i cambi di equipaggio e la libera circolazione dei marittimi in modo che possano continuare a far muovere le catene di approvvigionamento in questi tempi senza precedenti. Il trasporto marittimo svolge un ruolo fondamentale nelle catene di approvvigionamento globali, ma la questione dei cambi dell'equipaggio rappresenta una grave minaccia per il funzionamento sicuro del commercio marittimo. A causa delle restrizioni di viaggio legate al COVID-19, l'industria ha visto i marittimi prolungare il loro tempo a bordo delle navi dopo lunghi periodi in mare. La situazione attuale non può durare indefinitamente per la sicurezza e il benessere dei marittimi”**

## **L'esigenza di una libera circolazione dei marittimi in tempi di COVID-19**

**L'ITF e l'ICS hanno anche ripetuto gli appelli ai governi per facilitare la libera circolazione dei marittimi, a seguito del 7 aprile, e una lettera congiunta dell'ICS e dell'Associazione Internazionale dei Trasporti Aerei (IATA). Insieme, ITF e ICS chiedono ai governi di:**

- Designare un numero specifico e limitato di aeroporti per la circolazione sicura e il rimpatrio dell'equipaggio.**
- Ridefinire i marittimi come lavoratori chiave che forniscono servizi essenziali durante la pandemia di Covid-19, eliminando le restrizioni nazionali progettate per i passeggeri e il personale non essenziale.**
- Impegnarsi a mantenere aperte le catene di approvvigionamento adottando misure urgenti in materia.**

**ICS e ITF hanno anche prodotto lettere di autorizzazione per aiutare i marittimi e le autorità a riconoscere lo stato chiave dei lavoratori dei trasporti che operano con legittima autorità. Le compagnie di**



navigazione possono utilizzare il modello di lettera di facilitazione, copiare il testo su carta intestata alla società, compilare i dettagli individuali del marittimo e condividere il certificato compilato con ciascuno dei marittimi interessati, purché siano stati sottoposti allo screening medico richiesto. La lettera afferma che "Questa lettera di facilitazione certifica che a questo marittimo dovrebbe essere consentito il libero passaggio per viaggiare tra la propria casa e la propria nave e ha partecipato a uno screening medico". I modelli delle lettere sono scaricabili da internet insieme a tutte le informazioni e indicazioni.

**Attribuito a Platone, tre sono le categorie di uomini :  
i vivi, i morti e quelli che vanno per mare  
( Una categoria tartassata e dimenticata).**

Ma voi credete che queste difficoltà siano superate ? Le voci che mi giungono da Procida sono molto significative e denotano di quanta poca attenzione ancora oggi godano i marittimi nel contesto della burocrazia nazionale ed internazionale. Alcuni marittimi hanno vissuto delle vere "Odissee" ed ad altri ancora, arrivati fortunatamente a Napoli, ultima tappa del viaggio di ritorno a casa, viene precluso l'imbarco sul traghetto o lo sbarco a Procida, se non esibiscono valida documentazione dell'esistenza, a casa propria, di un adeguato ed asettico ambiente per la dovuta quarantena....

Ma non ho ancora detto tutto e voglio almeno mostrarvi la lettera di un anonimo giovane ufficiale procidano diffusa dall'organizzazione " "

Procida Lavoro" che svolge l'opera meritoria di assistenza, informazione, orientamento sul lavoro, diritti, ecc, ecc.

Da " Procida Lavoro " 29 aprile alle ore 09:39

**Un giovane marittimo ufficiale delle  
nostre parti comunica l'amarezza per  
una categoria dimenticata.**

"Faccio parte di una di quelle categorie dimenticate dalle istituzioni nel corso degli anni e anche stavolta in questo clima di emergenza scaturita dal COVID-19. Durante la mia carriera, ho visto l'applicazione di numerose leggi e decreti; eppure, mai nessuno di questi era rivolto a noi. L'apporto del settore marittimo nell'economia nazionale ammonta a circa 130 miliardi di euro l'anno. Nella realtà globalizzata nella quale siamo immersi, il 90% delle merci importate, toccano le sponde del Belpaese grazie al contributo, mio e dei miei colleghi. Sono più di 1400 le navi che battono bandiera italiana. La navigazione da diporto, poi, frutta al paese un indotto di 6 miliardi di euro l'anno. Sono più di 97.000 le unità battenti bandiera italiana e più di 130.000 posti barca . La sola branca del diporto, rappresenta il 6% del PIL nazionale.

Quella del marittimo, è una categoria distrutta e invisata da una burocrazia opprimente, che non tutela i lavoratori che ne subiscono gli effetti. Accettiamo contratti di lavoro a tempo determinato. Ci affidiamo alla pratica del turno particolare; trattasi di un'aspettativa legittima, per la quale, il marittimo potrebbe essere richiamato all'imbarco dal medesimo armatore, così facendo non possiamo stipulare né prestiti né mutui per poter comprare da un semplice telefono ad un'abitazione. Con la 122/2010, lo Stato Italiano non ha ritenuto indispensabile l'adeguata tutela del servizio sanitario cui i marittimi erano sottoposti da parte dell' IPSEMA; accorpando l'istituto all'INAIL. Era il 1 gennaio del 2017 quando, a seguito di un adeguamento degli emendamenti della convenzione MANILA 2010, i marittimi italiani sono stati costretti a rinnovare i titoli acquisiti fino ad allora, ritrovandosi improvvisamente privi di requisiti. La frequentazione dei corsi utili ad attestare tali qualità, comporta il dispendio di esose quantità economiche.

La crisi epidemiologica da COVID-19 ha messo in ginocchio il nostro settore. Nonostante ci sentiamo abbandonati dallo stato, la cui bandiera, sventola fiera a poppa delle navi presso le quali prestiamo servizio, continuiamo ad amare il nostro paese; fiduciosi del fatto che le istituzioni accenderanno presto una luce nell'oscurità in cui, questo gramo periodo storico, ci ha avvolti. Spero che, attraverso questa lettera, sia riuscito a dare voce a tutti coloro che, come me, si ritrovano in circostanze a dir poco critiche. Mi congedo con una citazione di Platone, ove mai adeguata a rimarcare la drammaticità della nostra condizione: "Ci sono tre tipi di uomini: i vivi, i morti e quelli che vanno per mare".

## Anche i marittimi vanno trattati come tutti i lavoratori

### La CIG dove è?

*La dilagante crisi economica prodotta dal corona virus anche nel nostro paese sta generando migliaia di disoccupati, chiusura di aziende, cessazione di attività, ecc. Il Governo sta sperando ogni sorta di rimedio nell'ambito delle sue "capacità" finanziarie, politiche, sociali. Non è di ciò che voglio discutere (ne discutono già in troppi...) ma voglio evidenziare che, ogni giorno, sono tanti i politici, gli opinionisti, imprenditori, filosofi, ecc. che si scalmano, in TV, ripetendo continuamente l'elenco di tutte le categorie imprenditoriali e lavorative mostrando, chiaramente, di farsene "paladini". Avete forse sentito qualcuno che, anche per sbaglio, abbia mai parlato di "marittimi" o "gente di mare"? Chi sa che non tutti i marittimi hanno accesso alla Cassa Integrazione Guadagni? Esistono, è vero, degli strumenti come l'Aspi (Assicurazione sociale per l'impiego) e iniziative del settore per creare dei Fondi con varie finalità come il Fondo Solimare supportato dall'industria marittima e da versamenti degli stessi marittimi. Purtroppo, sia l'uno che l'altro, nell'attuale situazione critica, non includono tutti i marittimi, privilegiando solo coloro che sono in regime di CRL (Continuità retribuita di lavoro).*

Riporto ancora uno stralcio del "grido" di uno di questi marittimi diffuso da "Procida lavoro".

### "IL GRIDO DI UNO DI LORO"

*"Non siamo tutelati da nessuna parte, non esistiamo per lo Stato. Da 8 anni lavoro per una società di navigazione su aliscafi con contratti a tempo determinato. Ne firmo circa 2 o 3 l'anno, alternati a periodi di pausa. Fino a questo momento ne avrò firmati una trentina. Noi non veniamo ritenuti lavoratori stagionali, quindi non abbiamo diritto ai 600 euro mensili; cosa abbiamo di meno di camerieri o agricoltori?"*

*Non abbiamo una Cassa Integrazione. Nel periodo di lavoro ci viene trattenuta la somma Solimare, che dovrebbe essere destinata a sostenerci nei casi di emergenza, ma se il mio contratto è scaduto, come in questo caso, non posso usufruire di questa opportunità. Tutto il denaro versato è stato inutile. Io sono solo e vivo ancora con i miei genitori. Riesco ad andare avanti grazie alla pensione di mio padre, ma ho tanti colleghi che hanno famiglia e non sanno come fare. Ci viene da pensare che se non uccide il Covid-19 ci ucciderà la fame e la disperazione, chiediamo più controlli. Non è possibile lavorare sempre alle dipendenze della stessa azienda e non essere mai stabilizzati.[...]*

*Risulta, tuttavia, che in questi frangenti e anche prima, le due Associazioni armatoriali Confitarma e Assarmatori insieme alle O.O.S.S. abbiano spesso affrontato queste problematiche nelle sedi istituzionali e che ci sono” dei tavoli aperti”. Ma a noi cittadini non risulta, nelle quotidiane comunicazioni ed elencazioni dei politici, alcun accenno ai nostri ”marittimi”.*

Chissà se i segnali sonori del primo maggio, seguiti dalle voci più pressanti e disperate degli interessati potranno finalmente rivelare agli italiani e al Governo che in Italia esiste anche la categoria dei marittimi che vanno tutelati come tutti gli altri lavoratori.

## Dulcis in fundo ( si fa per dire) La Capitaneria ha sospeso tutti gli esami professionali !

Abbiamo già ampiamente scritto che in situazioni tanto tragiche ed eccezionali come quella della pandemia, emergono , inevitabilmente, tutti i difetti ma anche i pregi del Paese. E' sotto gli occhi di tutti come l'autoreferenzialità dei pregi sia continuamente controbilanciata dalle accuse per i difetti che abbiamo definito “nodi che vengono al pettine”. Tra i tanti pregi che hanno evidenziato ed esaltato le nostre capacità in questa situazione di emergenza e di cui tutti andiamo fieri, è emersa la “novità” della scuola in “streaming”. Inoltre, già dalla prima metà di marzo, abbiamo assistito ad un evento rivoluzionario ed incredibile: la laurea in “streaming”. Tantissimi giovani, dopo dieci

minuti di videoconferenza, sono diventati dottori direttamente nel salotto di casa , al cospetto di parenti ed amici. Ripeto: incredibile ma vero ! Tuttavia, nello stesso tempo della prima laurea in streaming, il giorno 10 marzo, un “illuminato” dispaccio del Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha sospeso tutti gli esami per il conseguimento dei titoli professionali dei marittimi (ufficiali di coperta e di macchina). E mentre nei salotti si brindava per le “lauree”, molti marittimi, già “ a terra” da tempo per prepararsi agli esami e proseguire nei loro percorsi lavorativi, si sono viste precluse, sine die, tutte le loro legittime aspettative e la conseguente organizzazione delle loro vite. Si potrebbe dire : “ma cosa avrebbero voluto ? Stiamo vivendo questa tragedia e loro pensano agli esami !? Che aspettino, come tutti gli italiani, che riprendano le attività a pandemia finita!..” E poi: “cosa vogliono questi marittimi? La scuola , l’Università è importante. Loro possono aspettare”...In verità, nessuno lo ha detto, ma i fatti hanno dimostrato che è stato fatto molto di più: siamo fieri ed orgogliosi per lo “streaming” ma ignoriamo che anche i marittimi avrebbero potuto e potrebbero ancora ottenere i loro titoli in “streaming”.

Apprendo che, in questi giorni, è partita, da Procida, una istanza alla Ministra De Micheli che, oltre a chiedere con urgenza di sbloccare gli esami citati e procedere, senza indugi in “streaming”, contiene anche alcuni suggerimenti per l’eventuale risoluzione degli inconvenienti tecnici che la Ministra potrebbe opporre. E poi....basterebbe che si consultasse con la sua collega Azzolina... Chissa ? Forse non si parlano neanche....Ma, a proposito: non ritenete che Capitanerie di Porto, MIT,MIUR debbano finalmente essere ”meglio” collegati da un più efficiente filo rosso che, di fatto già li accomuna, e che io definirei “ marittimi” ? Il silenzio assordante sembra dire : Ma chi sono? Dove sono?.....Quanti sono ?....

**Tobia Costagliola**

*Ravenna 4 maggio 2020*

**CAMBI EQUIPAGGIO, ECSA E ICS**

da **CONFITARMA** Normative internazionali



**Per opportuna informazione inoltriamo il press release dell'ECSCA, in merito all'apprezzamento del Board su quanto emerso dalla teleconferenza dei Ministri dei Trasporti dell'Ue, svoltasi il 29 aprile 2020.**

**I ministri hanno sottolineato con forza che è urgente un approccio comune europeo per gestire l'impatto dell'attuale crisi sul trasporto marittimo europeo.**

**Il Board dell'ECSCA apprezza in particolare l'attenzione che i ministri pongono sull'organizzazione dei cambi dell'equipaggio e sulle condizioni di lavoro sicure per i marittimi. Diversi Stati membri hanno sottolineato l'urgente necessità di una soluzione coordinata alla questione. A seguito degli orientamenti pubblicati dalla Commissione europea l'8 aprile, l'ECSCA sta lavorando per identificare e segnalare rapidamente i colli di bottiglia sul campo.**

**Inoltre, il consiglio di amministrazione dell'ECSCA ringrazia il Commissario per i trasporti Valean per essersi attivata per aiutare ad alleviare alcuni degli oneri attualmente affrontati dal settore.**

**Il Board dell'ECSCA accoglie inoltre con favore la proposta della Commissione relativa all'estensione della validità di determinati certificati, licenze e autorizzazioni e al rinvio di determinati controlli periodici e formazione in taluni settori della legislazione sui trasporti. Al momento non è fattibile per le aziende rinnovare i documenti pertinenti come richiesto dalla legislazione sulla sicurezza marittima. L'ECSCA sostiene pienamente tali soluzioni flessibili e pragmatiche senza compromettere la sicurezza.**

**Il settore marittimo europeo con i suoi 685.000 dipendenti marittimi è deciso a garantire stabilità nella catena di approvvigionamento nel corso di questa pandemia di COVID-19. Insieme al suo partner internazionale, la ICS-International Chamber of Shipping, l'ECSCA fa appello a tutte le navi nei porti che suoneranno le sirene alle 12 ora locale di venerdì 1 maggio, festa del lavoro, per chiedere urgenti cambi di equipaggio da tempo attesi per i 150.000 marittimi intrappolati in mare in tutto il mondo, tra cui 25.000 a bordo di navi dell'Unione europea, del Regno Unito e della Norvegia .**



.....

## LE BOLINE DI SILVESTRO SANNINO

### Navigazione a vista, ma che c'entra “Bella ciao”

Caro Decio, prima di tutto mi fa piacere per le tue migliorate condizioni di salute; spero, con te, che siamo sulla strada buona. Mi chiedi come va in quel di Torre; i danni alla salute del coronavirus sono stati limitati, anche se non sono mancati casi dolorosi a persone vicine, mentre vi sono molti operatori che hanno subito gravi danni economici: ristoranti, barbieri, lavoratori stagionali, piccole attività ecc. mentre per salumerie, beccherie, fruttivendoli ed altri (ad es. venditori di mascherine) gli affari vanno bene; poi disagi per gli abitanti del centro in case vecchie e piccole. Anche qui sono state lamentate disfunzioni degli ospedali per le ordinarie necessità. Per la Scuola ed altre attività ... bisogna aspettare per capire cosa succederà! Dici di sentire la mancanza delle mie boline. In realtà pensavo di averti proposto troppo materiale. La nota su Agnelli e De Mita vuole essere un richiamo a certe situazioni incresciose in cui corrono fiumi di denaro; e poi si richiamano, in modo morbido, non sopite polemiche tra nord e sud, come è accaduto di recente tra il presidente della Campania Vincenzo De Luca e Vittorio Feltri. Purtroppo anche stavolta correranno fiumi di soldi, la maggior parte sulla carta, e saranno in molti, e non solo la camorra o altre mafie, a far man bassa. Sono pessimista? Non so. Ma anche l'inno “bella ciao” mi stona un po'; che c'entra? E poi ci lamentiamo dei tedeschi che non sciolgono i cordoni della borsa. Gli ingenui se ne accorgono solo adesso. Per quanto mi risulta essi ce l'hanno con gli italiani come popolo, non con i soggetti singoli come dimostrano i rapporti che tengono in molte nostre contrade (Ischia, Sorrento, Rimini ecc.). La lezione di Giampaolo Pansa richiama un periodo triste per l'Italia in cui tanti giovani (Dario Fo, Giorgio Albertazzi, Raimondo Vianello, Ugo

Tognazzi, Walter Chiari etc.) combatterono una guerra civile che per nostra fortuna fu estranea al sud. La storia è utile, non va cancellata; ma essa non si può ridurre a qualche episodio di comodo o a qualche motivetto se si vogliono avere utili lezioni. Ed è anche per questo che ho stilato le considerazioni sulla psicologia del dittatore (Hitler o il funzionario comunale o il vicino di casa).

Mentre eravamo serrati in casa nella settimana di Pasqua a causa del cov. 19, giusto 500 anni fa, nel porto di San Giulian, in terra di Patagonia, si consumava l'eccidio dei principali capitani spagnoli da parte di Magellano. Una strage di una perfidia e di una crudeltà disgustose, di cui non si registrano casi simili nella storia. Eppure l'autore viene considerato un "eroe" ed un grande navigatore, quasi sempre da scritti poco storici e molto romanzati. Ma penso che finora nessuno abbia letto con attenzione i documenti esistenti. Ho rielaborato, mediante qualche disegno e alcune note bibliografiche "I Mondonauti della nave Victoria" pubblicato sulle News un paio di anni fa ed esso è stato pubblicato sui numeri di marzo e aprile di Nuova Secondaria, la rivista più seria e più diffusa nella scuola superiore. Almeno adesso chi vuol trattare l'argomento in modo sbrigativo non ha alibi. Certo oggi si legge in inglese e questo è un limite. Comunque sull'eccidio ed i suoi risvolti ho preparato una bozza che ti invierò quando l'avrò sistemata un po' meglio.

Sull'ultimo numero di Vita e Mare, la tua prima "creatura", hai notato un lungo articolo sulla Concordia di un certo cap. Mauro Castagnola. Per essere un perito di parte poteva risparmiarsi certe cose, peraltro non corrette, contro Schettino, il quale sconta una pena non solo per propri errori ma anche per situazioni e colpe discutibili. Ad esempio è stato biasimato per aver ritardato di 22 minuti? (mi pare, ma che precisione) l'ordine di abbandono nave. Bene 20 minuti prima la Concordia non aveva ancora "fatto costa" e con tre locali allagati aveva perduta la stabilità. Prima di ordinare "abbandono nave" il capitano avrebbe dovuto filare almeno un'ancora e dopo pochi minuti si sarebbe capovolta con probabili migliaia di vittime. Ebbene, caro Decio, tu hai avuto coraggio a pubblicare alcune mie critiche argomentate al Codice della Navigazione le quali finora non sono state confutate. Il processo, nei tre gradi, non ha chiarito le cause dell'incidente. In particolare nessuno delle decine di periti di ogni parte ha spiegato, mi pare, perché la Concordia, ad abbrivo spento,

all'altezza della Gabbianara, si sia girata subito di 180° e quindi abbia scarrociato poi, con prua nel letto del vento, fino ad adagiarsi col fianco sullo scoglio prospiciente il faro del porto. E si tratta di un punto decisivo nella dinamica delle operazioni post incidente!

Sì, ma perché mi devo interessare di queste cose? Io sono in pensione e dovrei cercare di pensare a cose più amene.

Un abbraccio

**Silvestro Sannino**

---

## **STORIA DELLA MARINERIA**

### **PASSEGGERI ITALIANA**

**di Francesco Pittaluga**

## **“ LE PRIME NAVI PASSEGGERI DEI COSTA “**

Senza nulla togliere agli altri importanti gruppi armatoriali genovesi quali Cameli, Fassio, Ravano solo per citarne alcuni, probabilmente il consorzio più rappresentativo del mondo armatoriale di questa città, al pari di quanto accaduto a Napoli per le società di Achille Lauro o all'operato dei Cosulich a Trieste e poi a Genova, è stato quello che ha fatto capo alla famiglia Costa ed ha caratterizzato la vita e la fisionomia dell'ambiente marittimo genovese e non solo sia nella prima e soprattutto nella seconda metà del Novecento, per confluire poi nel grande organismo americano “Carnival” di cui è oggi uno dei gruppi armatoriali di spicco.

### **I NOMI E I FUMAIOLI CELEBRI IN TUTTI I MARI**

**Le LINEE FILANTI E ... UMANE**

Indubbiamente la fama della “Giacomo Costa fu Andrea”, meglio nota per tanti decenni come “Linea C” ed oggi “Costa Crociere”, è legata al fatto di essere stata in Italia, al pari di “Flotta Lauro”, “Grimaldi-Siosa”, “Cogedar Line” e poche altre, una fra le più impegnate nell’ambito del traffico passeggeri per quanto riguarda le flotte private. In quest’ambito, dalla fine degli anni Quaranta la compagnia è ricordata per avere immesso in linea tutta una serie di unità, alcune nuove ed altre di seconda mano ma sapientemente ristrutturata, divenute popolari inizialmente nei servizi di linea verso il Sud ed il Centro America fino alla Florida ed in seguito nei competitivi mercati crocieristici del Mediterraneo, dei Caraibi, del Sud America dal Brasile alla Terra del Fuoco. Nomi quali “Enrico C”, “Federico C”, “Carla C”, “Flavia”, “Franca C”. “Italia” solo per citarne alcune, e soprattutto “Eugenio C”, riportano alla mente degli addetti ai lavori, degli storici del settore e dei tanti passeggeri che vi hanno soggiornato a bordo, il ricordo di transatlantici e navi più piccole dall’estetica piacevole, dagli arredi impeccabili quasi tutti frutto della mente e del lavoro del grande architetto navale Nino Zoncada, caratterizzate da un servizio d’alto livello che nulla aveva da invidiare a quello offerto a bordo dei grandi “liners” delle flotte di Stato che percorrevano le medesime rotte. Oggidì la tradizione continua coi “mega-cruisers” grandi due, tre, quattro volte i loro predecessori: costruzioni senz’altro apprezzabili dal punto di vista tecnico ma esteticamente di dubbio effetto proprio per le loro gigantesche dimensioni che le assimilano di più a dei veri e propri “resorts” turistici galleggianti che vanno per mare piuttosto che a delle “navi” come le possiamo intendere noi che abbiamo una visione storica del settore e rimpiangiamo le linee filanti ed eleganti delle realizzazioni del passato.

## UN PASSATO DI STORIA CHE SI PERPETUA NEL PRESENTE

Passato che almeno in qualcosa si perpetua nel presente, visto che sui fumaioli delle nuove navi della “Costa Crociere” campeggia sempre la “C” blu, seppur non più virgolettata, e sulla loro poppa leggiamo ancora il nome di Genova quale compartimento d’armamento. Tornando alle navi dei Costa di ieri, per convenzione si fa partire l’avventura di questa società nel campo passeggeri con l’immissione in

linea nel 1948, a pochi mesi di distanza l'una dall'altro, di “Anna C” e “Andrea C”, due transatlantici di medie dimensioni frutto la prima della ristrutturazione di una anziana nave passeggeri britannica e la seconda ricavata dallo scafo di una unità americana costruita per scopi bellici durante il secondo conflitto mondiale. Tradizionalmente è con queste due unità che la “Giacomo Costa fu Andrea” inizia la scalata alla sua popolarità. Per inciso la compagnia, sorta nel 1924 a corollario dell'attività olearia della famiglia, si era fino a quel momento dedicata al solo traffico mercantile con piccole navi adibite soprattutto al trasporto ed allo smercio dell'olio nell'ambito del Mediterraneo: non a caso il colore giallo della ciminiera e della bandiera sociale richiama quello del prodotto principe di tali traffici. Come era accaduto per quasi tutti gli altri gruppi armatoriali pubblici e privati, la flotta era uscita decimata dal conflitto con una sola unità, la “Langano” che, ironia della sorte, era stata assieme al “Ravenna” una delle prime immesse in linea. Naturalmente in casa Costa si volle correre subito ai ripari, acquistando quanto era disponibile nel secondo dopoguerra e predisponendo un piano di sviluppo che, sulla scia del notevole fenomeno emigratorio che si stava sviluppando in quegli anni da un'Europa devastata dal conflitto verso Continenti d'oltremare che promettevano un futuro migliore ai loro nuovi figli, vedeva una grande domanda anche nel campo del traffico passeggeri. Al pari di altri gruppi privati nazionali, i Costa decisero di tentare anche questa carta, ponendosi in concorrenza nel settore sud e centro americano sia con altri gruppi privati quali i Grimaldi e soprattutto con la “Italia di Navigazione”, emanazione di quella flotta di Stato che nei decenni precedenti aveva avuto praticamente l'esclusiva di tali traffici. Prima però di immettere in linea “Anna C” e “Andrea C”, il cui acquisto e successiva ristrutturazione comportò com'è facilmente intuibile un impegno economico non indifferente, i Costa vollero per così dire saggiare il terreno iniziando un timido trasporto rivolto soprattutto agli emigranti con tre navi da carico appositamente trasformate: visto lo sviluppo che poi tale settore ha avuto è evidente che l'esperimento ebbe successo, ed è proprio la storia di queste tre unità che ora andremo a ricordare.

La prima di esse è stata la “Maria C”, immessa in servizio sotto le insegne della “Giacomo Costa fu Andrea” nel febbraio 1947. Si

trattava di una vecchia nave, costruita nel 1913 in Germania presso i cantieri “Bremer Vulkan” di Brema-Vegesack presso le foci del fiume Weser: lunga 150 metri e larga 18, stazzante 6.500 tonnellate, era equipaggiata con motori Vulkan a triplice espansione alimentati a carbone della potenza di 4500 HP che le consentivano di raggiungere una velocità di 12,50 nodi. Battezzata “Pommern”, nome in tedesco della Pomerania, entrò a far parte della flotta del “Norddeutscher Lloyd”, ai tempi una delle massime compagnie di navigazione al mondo, che la impiegò fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale sulla linea dell’Australia. Internata ad Honolulu-Hawaii all’inizio delle ostilità, quando gli Stati Uniti entrarono nel conflitto venne requisita e, anche se l’equipaggio ne aveva sabotato le caldaie onde renderla inservibile per i nuovi nemici, venne riparata dagli americani che la ribattezzarono “Rappahannoch”, nome indiano di un fiume della Virginia e della Contea adiacente che in lingua algonquina significa “fiume dalle acque che scendono rapide”.

La “US Navy” impiegò la nave in varie traversate atlantiche caricandola di truppe, munizioni, derrate alimentari e muli necessari per i fronti di guerra europei e, alla fine delle ostilità, venne impiegata fino al 1925 trasportando merci e personale militare sia in Atlantico che nel Pacifico. Una volta decommissionata e posta in disarmo nella base navale di Mare Island a nord di San Francisco-California, vi rimase fino al 1933 quando venne acquistata dalla “Luckenbach Navigation Company” che la ribattezzò “William Luckenbach” e la adibì al servizio “intercoastal” fra le coste statunitensi dell’Atlantico e del Pacifico attraverso il canale di Panama dopo averne sostituito nei cantieri navali di Seattle le vecchie caldaie alimentate a carbone con più moderne a nafta e avere ricavato a bordo spazi e cabine per il trasporto di 16 passeggeri. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale fu nuovamente requisita dal governo e impiegata come nave ausiliaria di supporto e pattugliatore nei convogli atlantici: a tale scopo venne dotata di un cannone da 120 mm di calibro sulla prua e due più piccoli antiaerei sul ponte del cassero centrale, uno a babordo e l’altro a tribordo ed uscì un’altra volta indenne da questo secondo conflitto. Restituita ai suoi armatori, venne da questi sostituita con una nuova unità e rivenduta ai Costa che ne constatarono le buone doti di carico unite alla possibilità di adibirla anche al traffico passeggeri. L’atto d’acquisto venne stipulato nel



dicembre del 1946 ed un equipaggio italiano, mandato apposta a New York a bordo di una “Vulcania” che aveva da poco ripreso le sue traversate oceaniche, prese possesso della nave, ribattezzata “Maria C”, e la portò a Genova via Baltimora e Philadelphia il 5 febbraio 1947. Qui venne subito avviata ai lavori di ristrutturazione, mirati soprattutto ad aumentarne la capacità di trasporto passeggeri: ne venne fuori una unità che manteneva il tipico profilo delle navi da carico del suo tempo, con prora dritta, poppa a clipper e alto fumaiolo a centro nave, ma la stazza fu aumentata a 8500 tonnellate e nei suoi interni vennero ricavati alloggi per 120 passeggeri divisi fra prima classe e classe cabina. I locali sociali erano comuni alle due classi: separate le sole sale da pranzo e diverse le sistemazioni nelle cabine, a due posti per la classe superiore e a quattro o sei o otto per quell'altra. Nel complesso si trattava di sistemazioni confortevoli per i tempi: il numero relativamente ridotto delle persone previste faceva sì che un eccessivo affollamento a bordo fosse evitato e, contrariamente a quanto si poteva incontrare su quasi tutte le navi adibite allora al traffico emigratorio, non vi erano sistemazioni in cameroni ma tutte in cabina, anche se quelle da sei o otto posti erano evidentemente abbastanza congestionate. La “Maria C” venne arredata in modo adeguato e, grazie alla buona qualità del vitto e del trattamento generale a bordo, caratteristica che sarà sempre un punto di forza della sua nuova compagnia armatrice, incontrò fin da subito il favore della clientela: partirà così da Genova al completo di passeggeri per il suo viaggio inaugurale verso gli scali del Brasile-Plata il 24 febbraio 1947, data che può ritenersi ufficialmente come l'inizio delle operazioni passeggeri della “Linea Costa”. L'esperimento ebbe successo e dopo pochi mesi venne raggiunta da altre due consorelle sempre provenienti dalla flotta “Luckenbak” che vedremo fra poco e nel marzo del 1948, a seguito dell'immissione in linea della qualitativamente superiore “Anna C”, venne trasferita sulla linea del Nord America: ciò comportò una riduzione degli alloggi passeggeri ed in tale nuova guisa la nave partì per il suo primo viaggio verso i porti statunitensi nel novembre del 1948, scalando Lisbona, Philadelphia, Baltimora e infine New York dove riapprodò, dopo alcuni anni di assenza dalla fine della guerra, il 30 novembre. Unità robusta e affidabile, anche in questo nuovo impiego si rivelò pienamente soddisfacente, tant'è vero che i Costa, una volta acquistato

dalla Marina Militare Italiana un nuovo motore originariamente concepito per la petroliera “Sterope”, pensarono in un primo momento di utilizzarlo onde sostituire il vecchio apparato motore della “Maria C” che stava dando segni evidenti di cedimento. Avendo però appena acquistato il piroscafo “Roma” ex “Medina” che diventerà la mitica “Franca C”, venne deciso di utilizzare questo nuovo motore su quest’ultima e quindi la “Maria C”, soppiantata in linea da nuovo tonnellaggio, venne disarmata a Genova a fine dicembre 1952 dopo essere tornata per l’ultima volta da New York. Ormeggiata in un primo tempo a La Spezia e trasferita a Savona nell’aprile dell’anno successivo, il 20 maggio 1953 venne acquistata dalla “A.R.D.E.M. S.p.A.”, società il cui acronimo ne fa intuire l’attività e, rimorchiata a Vado Ligure, venne ivi demolita entro il mese di novembre. Si concluse così dopo quarant’anni esatti di servizio la vita sui mari di questa unità, impiegata sempre con profitto dai suoi armatori e uscita indenne da due conflitti mondiali nonostante l’intenso impiego bellico cui era stata sottoposta.

Stessa sorte toccata anche alle altre due unità oggetto di questa ricerca, anch’esse provenienti dalla americana “Luckenback” e stavolta gemelle, almeno nei piani originari.

Iniziando da quella che subirà il minor numero di trasformazioni, essa prenderà il nome di “Luisa C” e partirà da New York in rotta per Genova per il suo primo viaggio sotto le insegne degli armatori liguri il 12 agosto del 1947. Facendo un passo indietro, questa unità aveva già avuto una lunga carriera sui mari sotto la bandiera statunitense anche se era stata costruita nel 1919 presso i cantieri giapponesi “Asano Shipbuilding Co” di Tsurumi, nel distretto di Yokohama, il porto di Tokio. Questo perchè all’epoca esisteva un preciso accordo fra Giappone e Stati Uniti che, in cambio di notevoli tonnellate di acciaio esportate da questi ultimi verso il paese asiatico, prevedeva in cambio la costruzione nei cantieri nipponici di un certo numero di navi mercantili destinate al governo americano che le avrebbe poi affidate in gestione alla Marina Militare o agli eventuali armatori che ne avessero fatto richiesta. Fu così che, una volta ultimata, la “Eastern Merchant”, come venne battezzata, lasciò le coste del Giappone nel gennaio del 1923 e da Kobe raggiunse San Francisco dove nel febbraio successivo venne ufficialmente assegnata allo “US Shipping Board”, l’ente americano che fra le altre sue competenze gestisce il naviglio

mercantile al servizio del Paese in affiancamento alle unità specifiche della Marina Militare Statunitense . La nave aveva una stazza lorda di 8.150 tonnellate, era lunga quasi 136 metri, larga poco più di 17 e l'apparato motore, costruito dai "Kubota Iron Works" di Machida, altro sobborgo di Yokohama, era costituito da una macchina a vapore a triplice espansione della potenza di 4200 HP che, agendo su due eliche, le consentiva una velocità di crociera di 12 nodi, perfettamente in linea con gli standards delle navi da carico più veloci dell'epoca. L'11 aprile del 1920 la "Eastern Merchant" lasciò San Francisco per il suo primo viaggio commerciale verso l'Estremo Oriente sotto le insegne della "Pacific Mail Steamship Company", importante compagnia di navigazione cui era stata nel frattempo data in gestione dal governo americano. Di lì a poco inizierà una serie di viaggi intorno al globo anticipando quelli che saranno in seguito appannaggio della "Dollar Line" poi "American President Line", le cui navi miste merci-passeggeri scaleranno nei decenni successivi anche i nostri porti, di massima Napoli, Genova e Livorno. Dopo alcuni noleggi ad altri gruppi armatoriali americani la nave sarà venduta alla "Luckenbach Steamship Co" come già avvenuto per quella che diventerà la "Maria C" e come sarò per la terza unità di questo resoconto. Ribattezzata "Robert Luckenbach", verrà anch'essa adibita alla linea di cabotaggio fra la East e la West Coast degli Stati Uniti via Panama e durante la seconda guerra mondiale sarà assegnata alla Guardia Costiera americana con compiti di pattugliamento lungo le coste atlantiche della nazione. Alla fine delle ostilità venne anch'essa riconsegnata ai suoi armatori che però, come già detto, avevano provveduto ad un rinnovamento della flotta e quindi cedettero la nave ai Costa nel giugno del 1947. Trasferita a Genova come abbiamo già ricordato ai primi di agosto e adottata la livrea della "Linea C" con lo scafo nero previsto per le navi da carico, venne anch'essa riadattata al trasporto di un certo numero di passeggeri e a fine settembre salpò per il suo viaggio inaugurale come "Luisa C" da Genova a Necochea, porto della costa atlantica argentina nella provincia di Buenos Aires, con scali lungo il percorso a Dakar in Senegal e Bahia Blanca. Dato il poco tempo dedicato ai lavori di ristrutturazione, le sistemazioni interne, previste per poco più di un centinaio di emigranti, erano piuttosto spartane, ricavate com'erano negli interponi adibiti al trasporto merci durante i viaggi

di ritorno. Erano comunque presenti a bordo un certo numero di cabine per 25 passeggeri di classe che avevano a disposizione una piccola sala da pranzo, un soggiorno con bar annesso ed una piscina in tela ricavata sul boccaporto della stiva numero quattro a poppavia utilizzando il relativo cagnaro, ossia la spessa tenda olona utilizzata per coprire e riparare dal mare e dall'eventuale maltempo la stiva stessa. La domanda di passaggi era all'epoca tale che anche la poco confortevole "Luisa C" ebbe successo: continuò ad operare in linea sudamericana finché fra la fine del 1948 ed il febbraio del 1949 fu noleggiata agli armatori Messina di cui ci siamo già occupati rievocando le vicende del piroscafo "Pace": questi la impiegarono in un lungo viaggio verso l'Estremo Oriente che la porterà oltre Suez a Port Sudan, Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Calcutta e altri porti del Golfo del Bengala fino a fare rientro in Italia scalando Gibuti, di nuovo Port Sudan e Beirut. Analogamente alla "Maria C", nel marzo successivo la "Luisa C" inizierà ad operare sulla linea commerciale dei Costa per il Nord America dove resterà stabilmente per un paio d'anni scalando regolarmente Philadelphia, Baltimora, New York e Hampton Roads. Effettuerà poi due successive traversate di nuovo in linea sudamericana finché, soppiantata dai più recenti ed efficienti "liberties" "Eugenio C" ed "Enrico C" (nomi che verranno poi ripresi dai prestigiosi transatlantici che conosciamo), il 13 marzo 1951 arrivò a Genova dal suo ultimo viaggio e venne posta in disarmo.

Era ancora in buon stato e trovò un nuovo acquirente nella "Globo de Navegação S.A." di Manila che, dopo averla posta sotto bandiera panamense, la ribattezzò "Sula" adibendola al traffico di busca, dallo spagnolo "buscar", cioè quel navigare molto frequente nei decenni passati dove, in assenza di una precisa linea commerciale da coprire, le navi passavano di contratto in contratto e di conseguenza andavano volta per volta nei porti dove le necessità di carico le portavano (il famoso "Tramping" degli inglesi). In questo ruolo di "Tramp -Ship" la ex "Luisa C" sopravvisse fino alla fine del 1958, quando venne venduta per demolizione ai cantieri giapponesi "Sangyo Shinko K.K." di Osaka, dove nel gennaio del 1959 andrà a morire, dopo quasi quarant'anni di onorato servizio, non molto lontano da dove era stata costruita.

Terza della serie la “Giovanna C”, anch’essa costruita in Giappone secondo le modalità dell’unità precedente e varata negli stessi cantieri nel novembre del 1919, a seguito di quel già accennato “Ship and Steel Exchange Agreement” dell’aprile del 1918 che, in cambio di 380000 tonnellate di acciaio fornite all’industria nipponica dagli Stati Uniti, avrebbe impegnato la prima a costruire per i secondi ben 45 nuove navi secondo i piani di costruzione forniti dagli americani stessi. Se la gemella verrà battezzata “Eastern Merchant” poi “Luisa C”, quest’ultima unità sarà chiamata “Eastern Trader”: le caratteristiche tecniche delle due navi erano pressoché identiche e tale sarà il loro impiego nei primi anni di vita nelle acque del Pacifico per conto di varie compagnie di navigazione americane. Anche la “Eastern Trader” passerà a fine 1921 ai Luckenbach, che la ribattezzeranno “Horace Luckenbach”. Il servizio “coast to coast” esercito dalla compagnia la vedrà impegnata per i successivi vent’anni trasportando soprattutto legname quando diretta ad est e carichi secchi alla rinfusa nella direzione opposta, oltre a qualche occasionale passeggero nei due sensi. Anche lei uscirà indenne dalla seconda guerra mondiale e anche lei, al pari di “Robert Luckenbach” (poi “Luisa C”) e “William Luckenbach” (“Maria C”), verrà acquistata dai Costa che la prenderanno in consegna a New York il 15 aprile del 1947 e nove giorni dopo, cambiati nome e colori sociali sulla ciminiera, la inviarono a Baltimora e a Norfolk a caricare più di 9000 tonnellate di carbone destinate al porto di Santos in Brasile. Da qui la nave fece rotta verso Genova dove arrivò per la prima volta il 28 agosto successivo. Venne quindi ormeggiata a Ponte Rubattino dove furono effettuati alcuni sommari lavori di rimodernamento finché il 28 settembre 1947, con lo scafo dipinto di nero analogamente alle altre navi da carico della compagnia, partì con 50 passeggeri a bordo per il suo primo viaggio alla volta di Buenos Aires con scali a Livorno, Rio de Janeiro, Santos e Montevideo. La nave alternerà questo tipo di impiego con alcuni viaggi in linea nordamericana, sempre a pieno carico di merci nei due sensi e trasportando ogni volta anche un certo numero di emigranti. Nel 1949 però, diversamente da “Maria C” e “Luisa C” che si apprestavano ad essere convertite in pure navi da carico, per la “Giovanna C” si procedette ad un piano più ambizioso: nel marzo di quello stesso anno la nave venne inviata presso le “Officine Allestimento e Riparazione Navi”, le famose “OARN” del



porto di Genova, dove fu convertita in nave passeggeri vera e propria da adibire al trasporto emigranti. I lavori inclusero una parziale riduzione degli spazi dedicati alle merci, nuovi alloggi ricavati nello scafo che venne dotato di una doppia fila di oblò mentre le sovrastrutture furono ampliate allo scopo di usufruire di nuovi spazi onde ricavare i locali sociali necessari. Alla fine di questi lavori il tonnellaggio della nave aumentò da 6500 a 8300 tonnellate e la nuova “Giovanna C”, con lo scafo finalmente dipinto di bianco ed una silhouette esterna che richiamava vagamente la più grande “Anna C” che avrebbe affiancato in linea assieme alla “Andrea C” recentemente immessa in servizio, salpò da Genova l’8 giugno di quel 1949, dopo quattro mesi di lavori, in rotta per Buenos Aires via Dakar con 1300 passeggeri a bordo. Resterà impegnata ininterrottamente in tale servizio fino al febbraio del 1953 con due sole diversioni: nell’agosto del 1949 lascerà Genova diretta in Terra del Fuoco ad Ushuaia, la città più meridionale del mondo, dove sbarcherà 1200 passeggeri, in maggior parte lavoratori italiani con famiglie al seguito che andranno letteralmente a ripopolare quella remota città mentre altri di loro lavoreranno per anni nei cantieri navali di Porto Belgrano o nelle miniere di carbone di Rio Turbio .

Per inciso, quelli ancora oggi in vita di loro oppure i discendenti ricordano quella traversata di una vita, dove i sogni e le aspettative di un futuro migliore si sono a volte sovrapposti alla nostalgia dei tempi passati nella madrepatria lontana o in certi casi hanno finito per infrangersi contro una realtà più dura di quelle che si pensava di lasciarsi alle spalle o di trovare nel nuovo mondo.

Nel marzo del 1950, poi, assieme alla “Auriga” dei Fratelli Grimaldi, alla “Genova” della “Cogedar Line” (poi in linea australiana per vari anni come “Flaminia”) ed alla “San Giorgio” della “Italia di Navigazione” (già “Principessa Giovanna”), la “Giovanna C” verrà noleggiata dalle Nazioni Unite per trasportare, in una Somalia non più nostra ma concessa ancora in gestione all’Italia per dieci anni onde favorirne il processo di transizione dallo stato coloniale all’indipendenza, un contingente di più di mille Carabinieri dislocati colà per assicurare l’ordine pubblico.

Detto per inciso questo processo di transizione fallirà miseramente alla fine del decennio successivo con l’avvento al potere di Siad Barre



prima, dei cosiddetti “signori della guerra” dopo e le conseguenti lotte interne alla Somalia, che hanno trasformato il paese in un inferno e ridotto Mogadiscio, città un tempo bellissima, ad un cumulo di macerie: chi come me c’è stato per lavoro prima e dopo può confermarlo.

Tornando alle vicende della “Giovanna C”, a partire dal mese di marzo del 1951 vedrà il suo capolinea europeo spostato alcune volte da Genova a Vigo nella Spagna del Nord e Lisbona in Portogallo da dove era ancora forte la richiesta di passaggi per emigranti che dalla Penisola Iberica si trasferivano a vivere in Brasile, Uruguay e Argentina. Traffico che andava diminuendo dai nostri porti nazionali e richiedeva nuovo naviglio più moderno e confortevole: in tale ottica, oltre a rimodernare ripetutamente “Anna C” e “Andrea C”, i Costa perseguiranno una strada di potenziamento della propria flotta passeggeri che porterà alla successiva immissione in linea centroamericana di “Franca C”, verso il Brasile-Plata del nuovo “Federico C”, dell’ “Enrico C” ex-francese “Provence” e soprattutto, ma siamo già oltre la metà del decennio successivo, dell’ “Eugenio C”, probabilmente la più prestigiosa unità fra quelle immesse in generale su tale linea e detentrica del Nastro Azzurro sulla rotta del Sud Atlantico.

Nell’ottica di un tale piano di sviluppo non vi sarebbero state valide alternative di impiego per la gloriosa ma obsoleta “Giovanna C”, ritenuta da sempre un’unità di ripiego e provvisoria anche se utile all’epoca onde affermare sui mari il nome dei propri armatori. Fu così che nel febbraio del 1953, al rientro dalla sua ultima traversata da Santos e Rio de Janeiro, venne posta in disarmo. Lascerà definitivamente Genova il mese successivo per il suo ultimo viaggio dopo trentatré anni di onorata carriera: sarà una breve traversata lungo la Riviera Ligure di Levante fino al Golfo di La Spezia dove, presso i locali “Cantieri di Portovenere S.p.A.”, verrà smantellata entro il novembre di quello stesso anno.

Si conclusero così le vicende di queste tre unità sotto le insegne dei Costa: “Maria C”, “Luisa C”, “Giovanna C”, navi considerate “minori” e mai assunte alla dignità dei “liners” loro contemporanei, ma che hanno fatto la fortuna dei propri armatori contribuendo allo sviluppo dei traffici e navigando per decenni senza problemi. Navi solide, sicure che vale la pena di ricordare oggi per il contributo che

**hanno saputo dare, assieme a tante altre parimenti dimenticate o quasi, alla rinascita della nostra Marina Mercantile nel secondo dopoguerra ed hanno visto sui propri ponti il passaggio di tanti nostri connazionali che hanno fatto grandi i Paesi in cui si sono trasferiti tenendo in tal modo alto nel mondo in nome della nostra Italia. Senza contare il ricordo dei numerosi marittimi che vi hanno prestato servizio a bordo, quando tante erano le navi italiane che viaggiavano per i mari del Mondo ed i loro equipaggi erano composti da personale tutto italiano, dal comandante all'ultimo dei marinai.**

**Francesco Pittaluga**

**Genova, 4 maggio 2020**

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

---

## **LETTERE TESTIMONIANZE PROPOSTE COMMENTI**

### **VELENO**

**di Marialuigia Monfredini Sezzi**

**Era un paese invidiato da tutto il mondo, visitato da tutto il mondo.**

**L'Italia degli Italiani forti, laboriosi, cordiali.**

**Gente che ama la sua terra e che si accontentava di quello che possiede , gente che saluta tutti, che abbraccia e dà baci ni sulle guance. Italia che sembra piccola ma è grande , capace di produrre ricchezza con le sue mani e con la sua genialità.**

**Dov'è finita? Io la cerco oggi e non la trovo se non a pezzetti qua e là.**

**Di chi sia colpa ? All'improvviso è venuto da lontano un nemico silenzioso , vile,, subdolo che sta seminando morte tra tutta l'umanità e l'intero pianeta è in pericolo. Si può raffigurare in un feroce serpente velenoso che striscia intorno al mondo e sputa mentre passa.**

L'Italia chiude porte e finestre , si rannicchia in un angolo, poi spegne i rumori della macchina , il cigolio dei cancelli, il chiasso dei bambini a scuola e nei cortili..

La paura viaggia insieme a quel maledetto serpente.

Ma chi gli ha spalancato la porta per lasciarlo scappare? Passa veloce e sputa , è inarrestabile ; quanta umanità senza colpa è già stata avvelenata.!

Si dice in giro: “ è come essere in guerra” .No in guerra il nemico si vede in faccia... Della guerra si parla molto prima che scoppi ;chi ascolta gli annunci decisivi sente odore di conflitto e si prepara , suo malgrado, a subirlo, a combattere per difendersi.

Oggi non siamo in guerra, siamo vittime di un serpente immondo e feroce, lasciato scappare per incuria dalla terra.

Per me, la guerra vera è quella che si combatte fra avversari , ad armi pari, qui si parla di pandemia causata dalla diffusione del contagio velenoso, tanto più tragica , quanto più improvvisa .

Il paese è sconcertato ma libera ed esprime una ondata di solidarietà e fratellanza che commuove. L'Italia è ferita, ma stringe i denti, è addolorato per la perdita delle vittime , ma con fatica tornerà a testa alta .

Intanto , io mi guardo dentro e vedo la mia anima mutilata.

Non posso abbracciare i miei cari , né gli amici più stretti , non posso dare i bacini perché ho la mascherina sulla bocca. Mi mancano le strette di mano che accrescono il piacere di incontrarsi e trasmettono valori umani .

Però , non mi manca la speranza che l'attuale tragedia possa scuotere le menti per riflettere sulla fragilità del pianeta e sulla volontà di rispettarlo e di abitarlo con un comportamento migliore.

Marialuigia Monfredini Sezzi

## UNA NAVE OSPEDALE PER TUTTE LE EMERGENZE di Nazareno Cerni

Carissimo

Spero tutto bene per lei e per i suoi, e che questa emergenza non la stia infastidendo troppo.

Dal canto mio la salute regge, lavoro più di prima per gestire, oltre al quotidiano, anche le emergenze. Ancora non sappiamo come affrontare il domani, per il momento, ma solo per il momento, l'oggi basta e avanza. E per una persona "di sogni" come me, può capire la fatica...

Leggo oggi con un po' di ritardo le news della sua bellissima carretta e come spesso accade, trovo una perla che spero non si perda nella baraonda che ci attanaglia:

**UNA NAVE OSPEDALE PER TUTTE LE EMERGENZE di Flavio Scopinich**

E' un'idea fantastica per paesi come il nostro e non solo (si pensi alla Grecia, alle Filippine), tanto semplice quanto affascinante: una nave (veloce) ospedale, o verosimilmente una flottiglia di navi che in tempi normali assicurino il presidio sanitario nelle isole e che in tempi straordinari siano in grado di raggiungere un punto qualunque delle nostre coste, ma anche di quelle croate, greche e albanesi per prestare un servizio sanitario di qualità e di prossimità! Ho in mente il premier albanese che accompagna i suoi medici all'aeroporto per inviarli nel nord Italia in piena emergenza covid, ricordando che chi è piccolo e indifeso non si può permettere di non avere memoria e gratitudine per un paese che ha accolto molti dei suoi connazionali in tempo di crisi.

Spero che l'idea venga raccolta dai suoi lettori e mi metto a disposizione per seguire e appoggiare questo magnifico progetto, che sono certo saprà muovere gli armatori, il sistema sanitario pubblico e privato, il RINA, gli assicuratori, il volontariato in un grande sforzo di rinascita collettiva. Dopo la peste nera partì il rinascimento...

Grazie come sempre degli sprazzi di luce che lei e i vari redattori ci regalate. In attesa di sentirla, la saluto con affetto **Nazareno Cerni**

**DELLA SCIENZA IO MI FIDO**  
**di Giorgio Marega**

Caro Decio, in un "salotto" un morale e preparato signore molto colto ci ha intrattenuti sulla scienza empirica e sui danni che fa. Ci ha fatto un opuscolo, forse un articolo per qualche giornale che lo pubblicherà. Empirismo sui dogmi della loquacità, facilmente zittibile con carta, matita e far di conto; vecchio disco che puzza di roghi, di indici, in cui ci andò di mezzo il Sommo Galileo che aprì e lesse il libro sbagliato, quello della Natura. E lo lesse con spirito critico e con strumentazione: il cannocchiale. Ebbe la sfortuna di dare fastidio da scienziato dopo secoli di tenebre.

A proposito di scienza io mi fido.

Perché ne conosco i limiti, ne conosco la potenza, ne conosco l'applicabilità, ne conosco i risultati, conosco che ti predice gli insuccessi o almeno l'evolversi di un fenomeno e il margine di errore della previsione.

Conosco la strumentazione e le prove incrociate che si fanno prima di annunciare il più umile degli studi o il risultato di un esperimento di successo.

Conosco personalmente scienziati. Quelli che non vanno in televisione perché non si scollano dal loro esperimento per 10 giorni e 10 notti di fila a ritmo di caffè, di catering, di sonnellini sul divano con un asciugamano di carta sotto il viso. Conosco quelli che si sono ritirati piuttosto di dire dei politically correct che contrastano le Leggi della Termodinamica o della Legge di Ohm.

Io non sono uno di quelli, tutt'al più facevo loro da tecnico con qualche idea brillante.

La scienza non è quella folclorizzata dai politici, dai giornalisti, dai tronisti. E' quella verificata, con una sua probabilità di errore, con risultati attendibili e riproducibili entro uno scarto accettabile in un numero di verifiche sufficiente.

Credo che prima di tirare in ballo la scienza che mostra la nostra fragilità perché dichiara dopo sperimentazione di non aver trovato ancora la cura di un infetto da Coronavirus bisognerebbe pensare ai soldi che non sono stati spesi per la sanità: è bastato il 0,3% di popolazione infetta nei primi giorni per scoprire che non si hanno mascherine, respiratori, letti per casi gravi. Per scoprire l'assurdità che pazienti normali, -medici ed infermieri che andavano a casa dopo un servizio svolto ontagiandosi, hanno convissuto.

## La scienza applicata

La scienza applicata, quella dalle poche formule e dal tanto pragmatismo, dice che lo 0,17% degli italiani, o in Lombardia il 0,6% ha messo in ginocchio una sanità che non ce la fa già in condizioni normali. Il Mondo occidentale per vivere di trastulli ha perso la cultura della emergenza, dei margini di sicurezza, della capacità di reazione con mezzi pronti sottomano e uomini pronti ed efficaci. Lo dice la scienza, matematica e di metodi di osservazione e misura in questo caso: strumento fastidioso che non dice la verità assoluta ma ci si avvicina, dà fastidio perché incontestabile e riproducibile dentro il suo intervallo di affidabilità.

Il Coronavirus sarà superato, la volontà di denigrare la Scienza e la tecnica, quelle vere, NO

Giorgio Marega

## Il PACE non si dimentica di Claudio Franconi

Ricordo benissimo il Pace!

Io ho avuto la fortuna di nascere in via Podgora al 2, all'ultimo piano: se passi in Corso Italia e guardi in alto il palazzo giallo fatto a "U" attaccato alla Chiesa di San Pietro, il terrazzino che si affaccia in cima alla gamba di destra della "U" era il mio regno: non mi scappava una nave! Negli intervalli dello studio passavo il tempo con il 7x50 di mio padre a guardare le navi.

Vedevo passare il "Pace" con il suo fumaiolo nero con il grande disco bianco con la stella in mezzo: passava sotto la mia finestra all'arrivo ed alla partenza, instancabile nonostante l'età.

Me lo ricordo anche come rollava gentilmente quando c'era un pò di mare: correva sempre lungo la costa verso il Monte di Portofino e quindi aveva in pratica sempre il mare al traverso.



Arrivavano le portaerei americane, sapevo tutto di loro ....

Oltre al fatto che mio Padre fosse un Capitano di Corvetta che si era fatto tutto il Canale di Sicilia alla scorta convogli, penso che quel terrazzino abbia contribuito non poco a fare di me un Capitano di lungo Corso (ormai di ... lungo sorso!), oltre che Tenente di Vascello della nostra Marina Militare e a farmi solcare il mare per qualche anno in gioventù.

Temo che con questa situazione prima che possiamo incontrarci passerà molto tempo: poco fa un primario di un Ospedale Milanese ha detto che per vedere come va la situazione dovremo aspettare fino a luglio!

Speriamo si sbagli e possiamo incontrarci presto, ma intanto cerchiamo di salvare la pelle...

Ti saluto caramente

**Claudio Franconi**

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **LA LETTERA DALL'AFRICA**

*Indirizzata al nostro Tobia Costagliola pubblichiamo la lettere del comandante Enzo Esposito che dal'ìAfrica dove lavora per una multinazionale ci scrive (Ci scusiamo per aver dovuto tagliare alcuni passi troppo lunghi per una carretta come la nostra).*

**Caro Tobia,**

é inutile confermarti quanto ti sia grato per le DL NEWS che ricevo Permettimi qualche osservazione che riguarda il nostro Paese .

L' Italia si trova in una situazione simile al dopoguerra, 1945, per cui gli Italiani devono provare a ripetere il “ miracolo economico “.

La prima cura da fare é ripagare il debito pubblico. La nazione Italia, é ridotta a una cenerentola, chiede l' elemosina all' Europa per potersi curare. Dove sono quei Politici che hanno accumulato 2400 miliardi di Euro, 132% del PIL ? per “ chiedere scusa “ a tutta quelle persone

che non riescono ad arrivare a fine mese, a quegli imprenditori che si sono suicidati perché non potevano onorare i debiti ?...

L' Italia non ha miniere, petrolio, Industria Pesante, Cantieri navali, Raffinerie, ed altro ancora.

Qualcuno mi obietterà che Fincantieri é tra i primi al mondo per costruzione di navi Passeggeri. Mi chiedo : perché le navi contenitori, carico generale, petroliere, rimorchiatori – si costruiscono soprattutto in Cina, Vietnam, Korea del Sud, Giappone. Dove sono i cantieri navali di Palermo, Napoli, Livorno, Genova, Ancona, Trieste. Cantieri di costruzione, ma anche di riparazioni navali ?

Stesso dicasi per le raffinerie, gli impianti siderurgici, gli impianti molitori delle granaglie.

La tassazione sul lavoro deve essere portata al 20 per cento, l' IVA al 10 per cento, gli Italiani devono sentirsi liberi di pensare, di sognare a come costruire un' attività, impiegare personale, creare lavoro, non aver paura di essere perseguitato dallo Stato, dalla burocrazia.

## La ripresa nel mondo, la crisi dello Shipping, in particolare le navi Passeggeri.

-

Chi pensa che il mondo abbia recepito la lezione dal COVID-19 rischia di essere un povero pio ! mio malgrado !

Aprite Bloomberg e simili e Vi rendete conto di come Hamilton, Le Clerc, Bottas, Vettel ovvero Maersk, MSC, CMA, Hapag Lloyd e tutti gli altri in coda e poi ancora MSC Crociere, Costa Crociere, CARNIVAL ed altre non aspettano altro che il semaforo diventi verde per scagliarsi con più veemenza di prima per recuperare il tempo e il denaro perduto. Sì, il denaro perduto !!! Nessuno, ribadisco nessuno tra questi GRANDI della terra si pone la domanda : ma sarà un bene il servizio di trasporto che vendo ?

Questi se ne infischiano nella misura più completa di tutti e di più. L' unico obiettivo é fare soldi. Sai a quanto ammontava il debito, prima del COVID-19, di Maersk – CMA – COSCO – Hapag ?

Maersk 17 miliardi di Dollari ,CMA 20, COSCO 21 ,Hapag 9.

Quanto pensi siano indebitati gli Armatori delle navi Passeggeri, ciascuna nave costa almeno 600 milioni di Euro, quanti milioni di passeggeri dovranno trasportare ogni anno per poter ripagare una somma del genere ?

Ma abbiamo proprio bisogno di tutto questo gigantismo ?

Di questo spasmodico trasporto ? non mi inoltro nel trasporto aereo, c'è lo stesso trend delle meganavi contenitori, roba da pazzi.

Bisogna ripristinare l'agricoltura, la zootecnia, la cantieristica navale, l'industria petrolifera, la siderurgia, l'industria molitoria delle granaglie e così via. Questo significherebbe ridare un'ossatura di valore alla nazione Italia.

Nel 1973, dopo otto anni passati sul mare, presi servizio alla Sea Land Italia di Napoli e da lì a Livorno. Quelli erano ancora gli anni del boom economico, il 1973 fu l'ultimo anno della settimana lavorativa di 48 ore...

In quegli anni vidi arrivare migliaia di contenitori dagli Stati Uniti con macchinari per nuove fabbriche che venivano aperte in Italia, l'Italia importava stracci, cartaccia, pelli salate dagli USA per le fabbriche di rilavorazione e produzione di nuovi tessuti, carta per casa, toilette, pellame per la produzione di scarpe e vestiti. Allo stesso tempo l'Italia esportava verso gli USA : scarpe, sanitari, vino, prodotti agricoli, mobili. Era un crescendo per tutti. Poi venne la settimana di 40 ore, cominciarono gli scioperi, i Sindacati entrarono nelle fabbriche, fu tutto un peggioramento.

Oggi gli stracci arrivano ancora a Prato, Lucca in Toscana, ma l'industria è in mano ai Cinesi che hanno anche imparato a parlare italiano.

L'invasione Cinese ....: come è possibile che alcuni sobborghi di Napoli dove si fanno camice, vestiti, scarpe e borse per Signora sia in mano ai Cinesi. (*perché la manodopera costa pochi centesimi, ndr*) è possibile che tutta la zona da Piazza Principe / Via Gramsci a Genova sia sotto l'egida dei Cinesi.

**Mi chiedo : ma questi Cinesi pagano le tasse ? La Guardia di Finanza controlla le attività dei Cinesi così come controlla ( e multa ) gli Italiani ?**

**Io penso che le Autorità Italiane dovrebbero rendere la vita difficile agli Imprenditori stranieri come questi Cinesi che hanno invaso le nostre città, al contrario lo Stato dovrebbe incentivare gli Italiani ad operare in Italia, pagare le tasse al 20% ma in Italia. Se tutti pagano le tasse, le tasse saranno più basse, sarà un bene per tutti i cittadini e per la nazione.**

**Non c'è problema, basta andare in Svizzera, fare una fotocopia del loro sistema delle imposte e riprodurlo in Italia. Purtroppo manca la volontà. NON è possibile che la Svizzera debba avere una tassazione bassa, addirittura permette ad un nuovo Imprenditore di poter negoziare la rata da pagare per i primi tre anni, onde potersi radicare sul mercato.**

**Possiamo in qualche modo fare arrivare la Voce di questa “ carretta” fino a Roma ? ai nostri Governanti ?**

**Per concludere, caro Tobia, che possibilità abbiamo per far arrivare un segnale positivo al nostro Premier e al Presidente Mattarella ? il COVID-19 che ha fatto tante vittime e creato un disastro economico deve essere tramutato in un' opportunità per la nazione ITALIA, per le nostre future generazioni.**

**Mi auguro tanto di sbagliarmi**

**Cari saluti**

**Capt. Enzo Esposito**

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

**LO SMARTWORKING IN CAMPO NAVALE,  
le pandemie favoriranno le navi unmanned ?  
di Flavio Scopinich**

**Caro Decio, Il nuovo virus Covid-19, sta lentamente stravolgendo il mondo della navigazione, creando alcuni problemi, dove:**

– Molte navi passeggeri sono ferme per oggettiva mancanza di clienti in quanto non avrebbe senso fare una crociera e non potere scendere a terra od addirittura rischiare di rimanere confinati sulla nave.

– Molti equipaggi in giro per il mondo, sono bloccati insieme alle navi nei porti, a causa delle difficoltà combinate di potere scendere a terra e potere volare per fare ritorno alle proprie abitazioni.

Per trovare risposte ai due problemi, ho fatto i seguenti ragionamenti:

In merito alle navi passeggeri, una volta, per rendere efficace il concetto di “Segregazione” e/o “Separazione”, spiegavo che le probabilità che un’auto in autostrada potesse essere investita da un treno erano 0%, in quanto erano due mezzi di trasporto che percorrevano percorsi che mai diventavano comuni.

In modo parallelo se si riuscisse realisticamente a segregare le persone infette (risultate positive ai test), da quelle non infette o guarite (risultate negative ai test), sarebbe sufficiente imbarcare su di una nave da crociera solo quelli negativi, che potrebbero godersi periodi di assoluta libertà senza obbligo di mascherina, socializzare in modo più o meno intimo, e godersi un sano periodo di relax senza patemi d’animo e/o obblighi di ottemperare a restrizioni di tipo sanitario, che non avrebbero ragione di essere.

Ovviamente, questo tipo di crociere sarebbe dedicato ad un tipo di clientela un po' diverso da quello attuale, ovvero gruppi di persone che prediligono il socializzare piuttosto che il visitare un museo, od altro, persone che, una volta giunti a destinazione, potrebbero comunque fare una visita dal mare della costa dei paesi visitati, senza correre rischi, quali: atti di terrorismo, malattie, furti od altro.

Questo necessiterebbe da parte delle compagnie, una piccola revisione dei programmi e le attività da svolgere in crociera, includendo lo screen test per confermare la non infettività di passeggeri ed equipaggio.

Sono altresì convinto che, oggi come oggi, se si offrisse ai potenziali passeggeri, la possibilità di avere svaghi senza costrizioni, molti

potrebbero aderire con entusiasmo, se non altro, per potere riassaporare un senso di libertà oramai negato a terra; una specie di EDEN sul mare.

In merito agli equipaggi in giro per il mondo, questa situazione, potrebbe portare nuovo impulso alla tecnologia delle navi “unmanned”, e stimolare contemporaneamente lo “smartworking” in campo navale.

Le navi di tipo “unmanned”, non soffrono il problema attuale degli equipaggi confinati sulle navi ed impossibilitati a tornare a casa, mentre per una certa tipologia di ufficiali (Coperta e Macchinisti), si potrebbe realizzare una attività di “Smart working”, dove gli ufficiali continuerebbero a fare la guardia controllando: navigazione, rotte ed andamento dell’apparato motore, pur rimanendo a casa, risolvendo contemporaneamente il sentito problema legale, di chi è responsabile della condotta della nave, quando non c’è fisicamente l’equipaggio a bordo. Ovviamente per l’arrivo e la partenza del mezzo navale, ci dovrebbe essere un servizio di “marittimi volanti”, che come fa il pilota, salgono o scendono da bordo a manovra conclusa, pronti per una nuova nave. Questo creerebbe un “polmone di lavoro”, eseguito dalle stesse persone che non troverebbero imbarco a causa della tecnologia delle navi “unmanned”.

Ovviamente la prima proposta quella sulle navi passeggeri è di più immediata applicazioone, mentre la seconda (navi unmanned) non è ancora di immediata applicazione, ma considerando che probabilmente questo Covid 19 si andrà ad aggiungere a quelli già in circolazione da tempo , generando (in aggiunta alle tante altre), una nuova “malattia del genere umano “, più o meno curata e con mortalità altrettanto nota, sono convinto che ormai siamo “vicini alla soglia di accettazione “ e che quindi non resti niente altro nel futuro, che “conviverci “, senza troppi drammi, facendo semplicemente più attenzione ad evitare fenomeni o possibilità di contagio.

Solevo ripetere ai miei giovani Ingegneri: “Nessun vento è favorevole, al marinaio che non sa dove andare”, quindi preso atto della situazione attuale non rimane che pensare come volgere a nostro favore ed al mondo delle navi, le condizioni critiche che stiamo

vivendo. Un saluto

**Flavio Scopinich**



# Come ho “ereditato” Stella Maris di Massimo Franzì

**Buongiorno.**

**Sono stato ordinato Diacono nel 1999 ed assegnato nel 2000 dal Vescovo in una parrocchia vicino alla Stella Maris.**

**Ho cominciato così a conoscere più da vicino questa realtà.**

**Io dico sempre che sono entrato in questo mondo grazie ad un piatto di Lasagne nel 2002. Infatti una delle cene mensili , che i vari sacerdoti e diaconi della zona organizzavano nelle parrocchie , era stata organizzata proprio nella Stella Maris.**

**In questa cena l'allora direttore di Stella Maris Genova, Don Giacomo Martino al quale mi lega una profonda amicizia e collaborazione, era stato nominato Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare a Roma e mi propose di prendere il suo posto a Genova. Dopo vari incontri il Vescovo ( Card. Dionigi Tettamanzi ) nel 2003 mi nomina Direttore di Stella Maris Genova.**

**Da allora ( oggi sono 17 anni ) mi sono dedicato ( ed ho imparato dai marittimi e da tante persone innamorate di Stella Maris ) a questo Apostolato.**

**Ho ereditato questo centro Stella Maris e da subito ho cercato nuovi volontari e nuove forze.**

**Nel 2007 abbiamo costruito una seconda Stella Maris nel porto Commerciale del VTE vicino a Genova ( difficile da raggiungere ).**

**Attualmente abbiamo un gruppo di circa 50 volontari impegnati in vari compiti ( dalla statistica , alla cura dei locali ,all'amministrazione , alle visite a bordo, all'apertura serale dei 2 centri ecc. )**

**Attualmente abbiamo 8 ship visitor che garantiscono le visite a bordo giornaliera sui 20 km di porto a Genova.**

**Importante è stata la collaborazione e la stima con la Diocesi e con tutte le realtà portuali i primi la Capitaneria di porto e lo shipping ( che da sempre ci supporta e ci sostiene )**

Per me è stato importante creare rete , con la Diocesi, con le istituzioni, con le compagnie armatoriali, con tutto lo shipping enovese e con tutta la città.

La città ha risposto ed ha riscoperto questo settore e questo servizio ai marittimi

Genova è stato il primo centro Stella Maris in Italia ( nato nel 1932 ) essendo il più importante porto italiano ed ancora adesso rimane un esempio.

Dal 2008 sono stato designato presidente nazionale della Federazione Italiana Stella Maris , che raduna tutte le stelle maris italiane e da un supporto tecnico all'ufficio del Direttore Nazionale a ROMA.

In questi anni abbiamo incontrato tanti marittimi , tante navi , tanti cuori. oltre all'ampliamento della sede storica di Genova creando oltre ad un nuovo salone anche camere per ospitalità di marittimi in

difficoltà, il consolidamento della seconda sede nel porto commerciale privato di Voltri, la fattiva collaborazione con le istituzioni Genovesi ( ogni anno per esempio facciamo una cena di beneficenza su una nave da crociera ,concessa gratuitamente, a cui partecipano il sindaco , gli armatori e le massime autorità della città e dello shipping

Importante è stata anche (grazie alla collaborazione con le scuole ed in particolare con l'istituto nautico S.Giorgio di Genova ) la creazione di un gruppo giovani ( circa 30 ragazzi ) che hanno dato freschezza idee e speranza. Alcuni di loro sono già ufficiali e stanno navigando ma non rinunciano a fare servizio ed aiutarci quando sono a terra.

in questo periodo di Covid 19 abbiamo dovuto ristudiare il nostro servizio , non potendo più andare a bordo, creando una rete di vicinanza virtuale con i marittimi che si sta rilevando positiva e proseguiremo ampliandola anche in futuro.

**Massimo Franzì**

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*

## **LE NOTE DI CARLA MANGINI**

**“A vea scoperta de l’America”**

**Da “Tutte le poesie, versione italiana” Dal poemetto di Edoardo Firpo ” A vea scoperta de l’America” ed. San Marco dei Giustiniani Genova**

“ Ma /(Cristoforo Colombo) incontrava sempre qualcuno dei benpensanti che lo metteva in guardia- levati quella storia dalla testa,- lascia perdere quelle fantasie- di andar per vita grama e per spaventi- prendere colpi di mare con tutti i venti- senza essere mai sicuro di tornare// ...Senza contare che è una roba da ridere- quello che va dicendo quella gente- che la terra abbia la forma di una palla- te la garantisco io che è una balla.// Ma ti pare che se fosse davvero rotonda- rotonda come una bolla di sapone- ti sembra che l’acqua le starebbe attaccata- intorno come la buccia di un’arancia?- Io credo al contrario che sia piatta,-prova ne è l’acqua che sta coricata- né più né meno come in un piatto// E poi dimmi un po’, hai mai pensato -che razza di pericolo sarebbe- per la nave quando sarebbe arrivata sull’orlo- della curva o per meglio dire sulla punta,- me lo sai dire che bella scivolata -con testa e sedere in fondo al precipizio?-e come faresti a venir su- mentre i marosi vengono tutti giù? //Ma ti pare poi che si possa camminare- appesi al soffitto come le mosche?!// Ma lo sai cosa vuol dire Mare Tenebroso?..- andare lunghi mesi su un deserto d’acqua senza vederne la fine- per un mare pieno di misteri e popolato- da spaventosi mostri e da giganti- da dove nessuno è mai tornato?// I marosi sono alti come i monti- e di notte per il cielo corrono dei fuochi -che accendono l’aria come nei tramonti,- e le bussole diventano matte e fan dei giochi strani strani. // C’è un’isola che ha una calamita - così potente che attira le navi- e quando sono vicine si prende- il ferro che hanno dentro e distrugge il fasciame/ e ci sono anche dei polipi così enormi/...e chi è vicino lo piluccano come un pulcino.- Di più non dico, se no non dormi... ///Così tutti cercavano di levargli- l’idea e l’entusiasmo di partire- e rispondeva tirando sbadigli- mentre in cuor suo pensava -poveri sciocchi!- era come pestare l’acqua nel mortaio- e finalmente un giorno gli è riuscito- di mettere insieme la grande spedizione// Prima non voleva andarci nessuno- ma poi quando hanno sentito, da buoni genovesi - che c’è da far soldi a cappellate- da rifarsi del bene e dei mal spesi- si son buttati come pesci all’amo...”

## PANORAMA INTERNAZIONALE

# TECNOLOGIA NAVALE PER RIDURRE LE EMISSIONI

## STADT: Propulsione elettrica con generatori in corrente alternata a giri variabili

La Società norvegese STADT è da molti anni all'avanguardia per le soluzioni di propulsione elettrica delle navi.

La versione più recente proposta sul mercato, la STADT LEAN PROPULSION® , ha ricevuto numerosi riconoscimenti da parte degli armatori per la sua unicità, elevato rendimento, funzionamento silenzioso ed invisibile a livello Stealth, bassa segnatura magnetica, peso ridotto, elevata disponibilità e ridotta manutenzione.

I requisiti di recente emersi nel settore navale hanno guidato lo sviluppo, da parte di STADT, di una nuova caratteristica avanzata nella propulsione LEAN: VariAC™.

Questa opzione offre ai clienti l'opportunità di ottenere un significativo beneficio, mediante la regolazione dei giri di motori funzionanti a diesel oppure con LNG, a velocità variabile.

VariAC™ di STADT funziona su una rete in corrente alternata a frequenza variabile, in un campo compreso tra 45 e 65 giri, e fornisce all'operatore un controllo efficiente e preciso del carico, della potenza e, quindi, della velocità della nave, mediante una regolazione senza soluzione di continuità dei giri del motore e del passo dell'elica in tre diversi modi operativi: BASSA, MEDIA e ALTA potenza.

Questa soluzione è modulare, in un campo di potenza tra 1 fino a 50 MW. La prima versione di STADT VariAC™ è stata progettata e sviluppata in collaborazione con PON – CATERPILLAR, impiegando apparecchiature sia Caterpillar che MaK.

Grazie alla caratteristica innovativa VariAC™, STADT è in grado di incrementare i vantaggi del sistema di propulsione LEAN, assicurando:

- **Minori consumi ed emissioni ridotte, specialmente nelle zone di bassa e media potenza**

- **Livelli di rumore più bassi durante il funzionamento**

- **Ridotti consumi di olio di lubrificazione**

- **Usura minima dei gruppi elettrogeni con beneficio sui costi di manutenzione**

- **Elevato rendimento propulsivo**

**“Grazie alla stretta collaborazione con importanti costruttori di motori diesel e a gas LNG, vediamo che con VariAC™ possiamo utilizzare le più recenti tecnologie di motori diesel per ridurre ulteriormente i costi operativi dei nostri clienti,” afferma Hallvard Slettevoll, CEO di STADT AS.**

**STADT AS**

**Moljevegen 50 N 6083 GJERDSVIKA**

**Norway *www.stadt.no***

**fine**

