

19 DL NEWS VOL XII

DL NEWS comunicare

Foglio telematico di Decio Lucano 24 maggio 2019

37 pagine da leggere, sfogliare, stampare quelle che interessano.

DA RICORDARE. Giornata dei marittimi 25 giugno;
26 settembre : World Maritime Day imperniato sulle donne nello shipping.
Associazione Stella Maris: 5X1000 per il welfare marittimo:
01149970996.

RIVISTE E LIBRI

ProcidaOggi, anno 32, n.3/4 , maggio 2019, sempre piena di attualità e di tradizione , online , diretto da Domenico Ambrosino, giornalista e professore di lunghissimo corso. Il ruolo della stampa, il luogo della cultura, la sede della lettura negli invasivi e spesso inutili smartphone,

Bacherontius, cinquantenario della sua nascita, edito dalla Tigulliana, diretto dal suo fondatore Marco Delpino, vice direttore, Francesca Lagana. Instancabile novelliere di cultura e difesa dell'ambiente.

Voci sul mare

Merita una ripassatina il libro di Marco Molino Voci sul mare, interviste in tre domande a sedici personaggi che Molino stringe nella sua “morsa” mediterranea . Edizioni martineden € 12. Per chi vuol capire come funziona il “ circuito mediterraneo “, titolo di un libro sempre di Molino.

SHIPOWNERS & SHIPBUILDING

di Flavio Scopinich

Un convegno a Genova organizzato da The Medi Telegraph, TTM, Il Secolo XIX sulle navi automate e lo sviluppo sostenibile ambientale, green fuel, LNG, cyber risk. I tecnici, in assenza di normative o linee guida, avanzano lentamente nella nebbia dell'incerto, le probabili scadenze.

Martedì 21 Maggio 2019, si è tenuto nell'Auditorium dell'Istituto Tecnico Nautico "San Giorgio" di Genova il 4° Forum "Shipowners & Shipbuilding"; il convegno poneva l'accento sul fatto che mancano solo 6 mesi al 2020, il cui target sarebbe quello di avere la nave del futuro "GREEN ed Autonoma".

Ai saluti di Luca UBALDESCHI (direttore del Secolo XIX) e dell'Ammiraglio di Squadra (CP) Nicola CARLONE direttore Marittimo della Liguria, sono seguiti quelli del Presidente della Regione Giovanni TOTI, che essendo giunto in ritardo, ha educatamente aspettato la conclusione di Andrea CROSETTI (Digital Service Manager di ABB), che ha illustrato i vantaggi del gestire la Cybersecurity come descritto dalla IEC62443 e come già alcuni registri di classe (DNV GL, LR, ABS), a diverso titolo riconoscono, per una nave od un impianto industriale. Questo richiede volontà da parte degli armatori di investire: nelle strutture, negli equipaggiamenti e nel personale; il tutto ben riassunto dal triangolo della sicurezza dove ai 3 vertici, sono posizionati: Tecnologia, processi lavorativi e personale.

In questo "triangolo", una "Failure" in uno qualsiasi dei lati che rappresentano lo scambio/collegamento fra due dei tre vertici comporta un decadimento del livello della sicurezza. La Failure, potrebbe essere evitata a prezzo di costi insostenibili per cui la ovvia conclusione è, che è necessario trovare un bilanciamento fra costi da sostenere per ridurre i rischi e

rischi da correre., il tutto ovviamente soggetto da continue revisioni ed aggiornamenti sui vari aspetti toccati.

Il Presidente della Regione Giovanni TOTI, ha posto l'accento su quanto fatto e proposto dalle autorità per lo sviluppo dei porti liguri e delle infrastrutture ad essi collegati, concludendo i saluti con una ventata di ottimismo; relativa ai porti principali Liguri di Savona, Genova e La Spezia.

Successivamente, è stata la volta di Stefano MORI (General Manager del Port Business Development di WARTSILA), che analogamente al rappresentante di ABB, ha posto l'accento sulla necessità di una interconnessione fra i diversi attori della gestione della nave Port to Port, illustrando la situazione attuale e quella futura proposta da WARTSILA; sia nell'immediato, con il sistema "PORTIFY", capace di interconnettere i principali attori delle operazioni "ship to shore" attraverso i managers che gestiscono gli spazi a banchina, l'associazione Piloti, gli agenti marittimi, gli operatori dei rimorchiatori il tutto, al fine di garantire sicurezza al meglio della nave.

La filosofia WARTSILA è quella di riuscire ad ottenere una gestione la più possibile interconnessa fra: navi, porti e gestori della movimentazione della merce. Finalizzata anche ad una riduzione dei costi ed una migliore ottimizzazione delle infrastrutture (Ad esempio: fare rallentare la nave in modo che possa arrivare in porto, quando si libera la banchina a cui si deve ormeggiare, evitando attese alla fonda od altre manovre e costi connessi, come avere la nave ferma e non potere scaricare la merce). I prossimi passi futuri (già allo studio e sperimentazione in Nord Europa) sono l'ormeggio automatico della nave.

Dopo i due relatori di ABB e WARTSILA è stata la volta di una tavola Rotonda composta da: Nico BRUNI (RINA),

Alessandro Concialini (Seastema), Fabrizio MONTICELLI (IMAT), Rodolfo ZUNINO (DITEN Università di Genova).

Dalla tavola rotonda sono state presentate le principali tappe e caratteristiche dell'evoluzione "Green" delle navi, che possono essere così riassunte:

entro il 2020: Navi con equipaggio ridotto con supporto in remoto di alcune operazioni e funzioni.

entro il 2025: Navi completamente unmanned e controllate in remoto adibite a navigazione costiera.

entro il 2030: Navi completamente unmanned e controllate in remoto adibite a navigazione oceanica.

entro il 2035: Navi completamente unmanned ed a controllo autonomo adibite a navigazione oceanica.

Globalmente tutti i vari relatori sentiti sono concordi che allo stato attuale, la tecnologia odierna, teoricamente, potrebbe consentire di raggiungere i target previsti, ma l'assenza di normative specifiche, frena lo sviluppo di questi sistemi, in quanto non è facile convincere gli armatori ad investire in tecnologie (e quindi nella relativa preparazione tecnica degli equipaggi), che hanno un costo (diretto od indiretto) non indifferente, quando poi non si è sicuri di potere dal punto di vista legale, gestire una nave in modo unmanned, in quanto le autorità preposte sono riluttanti ad emettere normative ad Hoc. Ci sono sì, in Nord Europa, casi di navi unmanned ma si tratta più che altro di navi dimostrative, utilizzate per vedere fino a che punto i sistemi sono affidabili e quali tipi di problematiche possono sorgere.

COMMENTO

E' personale opinione dello scrivente, che siamo di fronte al dilemma se è nato prima l'uovo, oppure la gallina che lo ha deposto. In quanto, i tecnici, in assenza di normative o linee

guida, avanzano lentamente nella nebbia dell'incerto, senza essere sicuri di essere nel giusto; i legislatori dal canto loro, in assenza di esempi concreti, sono restii a promulgare leggi e/o normative in materia, che se non ben pensate e calibrate, potrebbero addirittura costituire un freno allo sviluppo dei sistemi proposti. Bisogna altresì ricordare che, tali norme, diverrebbero un riferimento per le assicurazioni, in caso di sinistri, nella ricerca delle responsabilità, a meno di non individuare nel produttore/gestore della tecnologia stessa, il responsabile in caso di incidente.

Un bel dilemma che per adesso vede la maggior parte degli attori, alla finestra ad osservare lo scorrere degli eventi.

Un altro aspetto serio da considerare in merito all'avvento delle navi unmanned, sarebbe quello (nella fase transitoria), del traffico marittimo misto, dove navi a conduzione manuale, viaggiano insieme a navi unmanned comandate in remoto oppure in modo autonomo. In questa fase transitoria, le navi a guida autonoma dovranno forzatamente interfacciarsi con navi a comando "manuale"; rischiando di trasformare le normali rotte di navigazione, in un'area non facilmente gestibile. Per meglio capirne il concetto, si può pensare ad un'orchestra in cui una parte dei musicisti (le navi automatiche unmanned), seguono lo spartito ed i comandi impartiti dal direttore d'orchestra, mentre un'altra parte (le navi con equipaggio a bordo), suona contemporaneamente "ad orecchio": molto probabilmente, il risultato potrebbe essere una cacofonia. Se si sostituissero: le note dello spartito con gli algoritmi dei vari software, il direttore d'orchestra con un computer centrale, la prima parte delle navi con veicoli a guida autonoma interconnessi tra loro e la seconda parte di suonatori con navi condotte da esseri umani, il risultato finale

potrebbe essere una situazione potenzialmente rischiosa non facilmente gestibile.

Dopo il Coffee break, Gianni CUOZZO (EXEIN), ha dimostrato come la Firmware security è un aspetto importantissimo nella gestione di automatismi e sistemi di controllo; mostrando ai partecipanti come sarebbe possibile da parte di male intenzionati intervenire in remoto su sistemi e controlli industriali.

Dopo la dimostrazione di interferenza informatica, ha preso la parola Rafael SCHMILL (Pwc Strategy) che ha illustrato le principali tappe e caratteristiche dell'evoluzione della distribuzione del GNL in Italia sia dal punto di vista delle navi che degli utilizzatori terrestri, che possono essere così riassunti:

I produttori sono già pronti per la distribuzione del GNL (in Mediterraneo i porti di Barcellona e Marsiglia hanno già un terminal operativo); la distribuzione in Italia è ancora affidata al trasporto con Autocisterne o su strada ferrata con vagoni cisterna in convoglio. I vari impianti di degassificazioni previsti in Mar Tirreno od in Adriatico potrebbero sostituire parzialmente i trasporti su strada e/o ferrovia (sempre necessari per gli utilizzatori terrestri), ma per adesso non si vedono all'orizzonte impianti operativi nel breve termine. Dopo la esposizione sul futuro della distribuzione del GNL, è stata la volta di una tavola Rotonda composta da: Giorgio BARABINO (Shell Marine), Marco NOVELLA (Ottavio Novella Group), Franco PORCELLACCHIA (Carnival Corporaton & PLC), Vincenzo ONORATO (Moby Lines).

Dalla tavola rotonda sono state presentate le diverse motivazioni e preoccupazioni dei vari attori nel business del

Fuel a basso grado di zolfo. Riassumendo, i produttori sono già pronti per la distribuzione di fuel a diverso grado di zolfo, Gli armatori a seconda del tipo, età ed area geografica di dove opera la nave, operano diverse metodologie di utilizzo e controllo delle emissioni, utilizzando impianti di retro-fit, combustibili a bassissimo contenuto di zolfo o sistemi di lavaggio dei fumi degli scarichi. Per i trasportatori e distributori finali di fuel, la esistenza di fuel con un doppio livello di concentrazione di zolfo rappresenta un costo aggiuntivo in quanto le cisterne utilizzate per il trasporto di fuel con valori massimi ammessi, preclude l'utilizzo di quelle cisterne per il trasporto di fuel con valori minimi, avendo come conseguenza il ridurre di fatto la capacità di trasporto della flotta

Ing. Cap. Flavio SCOPINICH

LA LETTERA DA PIANO DI SORRENTO

di Anna Bartiromo

.A proposito di "identità" Devo dire che sono rimasta affascinata da quanto scritto al riguardo da Tobia Costagliola e, sebbene, certamente non con la stessa maestria, aggiungerei qualcosa a modo mio. Credo che l'identità possa dividersi in 2 aspetti: uno soggettivo-definitivo e l'altro ben più

ampio ovvero-morale, religioso, sociale, politico,storico, geografico e cosmopolita. Il primo ci fornisce quelle informazioni biologico.genetiche date dal D.N.A. strettamente legate all'individuo, esclusivamente pertinenti a - lui-tali da consegnarcelo e farcelo riconoscere quale essere umano

unico, diverso dagli altri e irripetibile. L'altro è tutto ciò che di lui si modifica nel tempo, nelle relazioni e nell'ambiente in cui vive. Nel tempo perchè il fattore crescita o migliora e arricchisce o peggiora e degenera o, addirittura, frena conferendo una staticità al Soggetto che gli impedisce di apprezzare, valutare e condividere gli accadimenti verificantisi intorno impedendogli, così, qualsiasi forma di relazione o di filtro interattivo. Nelle relazioni e nell'ambiente, infatti, la staticità sopra paventata, ottunde la mente sì da fargli apparire ostico un Paese, un territorio o una Terra con cui viene a confronto, non solo ma anche chi le rappresenta, intendo "people and peoples". Sicchè, mentre Morale e Religione possono ben costituire, per lo più, un pilastro univoco e inattaccabile dell'identità, il resto, rischia di arenarsi nel pantano dell'ignoranza qualora "l'identità soggettiva" non conceda ad un'apertura più ampia e intelligente della visione evolutiva degli eventi. La 'politica', a mio avviso, non è determinante del -pensiero- di un singolo o di più soggetti nel senso che -chi è bianco resta bianco e chi è nero resta nero- inseguendo o i propri sogni o convinzioni che siano al riguardo laddove un territorio, geograficamente diverso da quello in cui si nasce o in cui un Popolo si identifica, per clima, latitudine, cultura o altro, può inevitabilmente generare disagio sia fisico che psichico.

Se ne deduce pertanto che solo un' "IDENTITÀ" cosciente, aperta, colta educata, intelligente, matura, responsabile e storicamente solida è in grado di interagire con altri flussi, ideologie, usi e costumi nuovi senza lasciarsi scalfire collaborando e tollerando in uno scambio che non è -negazione del "SE" individuale e onirico ma solo spirito cosmopolita e futurista. Un saluto,

Anna Bartiromo

GIORNALI E GIORNALISTI DELLO SHIPPING

Il dossier Sole24 Ore di Tobia Costagliola

L'economia del mare. Chi la conosce?

Tobia Costagliola ha scritto decine di articoli sul tema oggetto del suo intervento, da noi condivisi se non promossi . Ora il giornalista Raoul De Forcade De Biaix, classe 1964, da sempre nell'organico de Il Sole24Ore con sede a Genova ha redatto un numero speciale allegato al quotidiano della Confindustria il 16 maggio che il bravissimo Tobia ci racconta come la recensione di un libro, un libro vero di cento pagine delle attività marittime. (DL)

Ho notato che, finalmente, qualcuno si è fatto carico di scrivere, in maniera sintetica e omnicomprensiva, su una materia mai adeguatamente trattata e divulgata sia dai media che dalle competenti istituzioni e, conseguentemente, percepito da buona parte degli italiani solo in maniera frammentaria ed incompleta : l'economia del mare.

Il merito va tutto al “Sole 24 Ore” che con un suo “Quaderno Dossier & Ebook” della serie “L'Economia intorno a noi”, in sole 100 pagine traccia un compendio delle attività legate al mare, quantificandone la valenza economica e le prospettive.

Alberto Orioli, che ha progettato e coordinato il dossier, nella sua introduzione, affronta il tema scrivendo che « L'economia intorno a noi non può non essere anche quella che, a vista d'occhio, origina dal pontile naturale nel Mediterraneo che in Italia si fa in sei (dall'Adriatico al mar di Sardegna). Non è un caso che un terzo dell'export italiano passi dal mare (120 miliardi). E non è un caso che il Mediterraneo sia lo sbocco sempre più strategico dopo che il Canale di Suez ha raddoppiato la possibilità di transito per le navi. La Cina lo ha capito bene e scommette sull'Italia per la sua colossale operazione della nuova via della Seta.[...] ed è l'Italia ad avere l'eccellenza dei cantieri per costruire le nuove, ciclopiche, navi per passeggeri sempre più attratti dalle crociere, un turismo che ha popolarizzato l'idea elitaria dell'avventura per mare. [...] Per l'Italia significa un primato anche negli yacht. Soprattutto nel lusso e nei superyacht dove il “made in Italy”, ancora una volta, ha una marcia in più che origina da saperi antichi e da stili di vita inimitabili. Per i più il mare è la quiete di un orizzonte infinito o la furia di onde spettacolari ma anche questo diventa economia: sono ripresi gli acquisti delle seconde case sulla costa (26mila nel 2018) e il turismo mobilita almeno 30 miliardi. E pesa anche lo sport, dalla vela al “kitesurf”. Così il mare, alla fine, vale almeno 130 miliardi. Anche se, come sappiamo tutti, non ha prezzo ».

A. Orioli, sotto la direzione di Fabio Tamburini, ha coinvolto firme prestigiose e competenti quali Raoul de Forcade, Antonello Cherchi, Giorgio dell'Orefice, Paola Dezza, Jacopo Giliberto, Giovanna Mancini, Claudio Tucci, con la collaborazione di F.De Cesare Viola e Laura Virli. Ciascuno di loro ha affrontato ogni singola attività legata al mare attingendo dati, statistiche, progetti ed ogni utile informazione a tutte le fonti più autorevoli di ciascun settore coinvolto

(Federazione del Mare, Censis, Confitarma, Fincantieri, Assoport, Federagenti, Union Camere, SRM-Gruppo Intesa Sanpaolo, Alex Bank, Sace, Ministero delle politiche agricole settore pesca, CLIA-Cruise Line Int. Ass., Assilea, Risposte Turismo, 40South Energy, Enel Green Power, Federalberghi, IFC, FIPSAS, PADI, FIV, ecc.).

Raoul de Forcade esordisce evidenziando come « il mare, con l'industria alla quale è legato, è un settore strategico per l'Europa e per l'Italia. L'Unione europea è una grande potenza marittima : l'80% del suo commercio estero e il 40% di quello interno, utilizzano la navigazione. A testimoniarlo sono i dati della Federazione del mare, la compagine che riunisce l'intero sistema marittimo italiano, la quale rileva, tra l'altro, come gli armatori europei controllino quasi il 40% della flotta mercantile mondiale. L'industria cantieristica europea, poi, è leader mondiale nel comparto delle navi da crociera e degli yacht da diporto, mentre l'industria di produzione di apparecchiature e componenti della UE serve metà flotta mondiale » .

[Per coloro che non leggono il Sole24Ore e seguono le nostre News traccio un sommario riepilogo per dare loro un'idea del quadro generale italiano emerso nel citato dossier:](#)

[Il potenziale](#)

Vale 33 miliardi la blu economy ma soffre nelle infrastrutture. Così il Canale di Suez ha cambiato tempi di transito e stazza delle navi.

[I porti](#)

Viaggia per mare il commercio mondiale, la Cina è la regina. La riforma riduce le Authority a 15 (ora 16) ma dopo tre anni il funzionamento non è a regime.

[Le navi](#)

Rinnovata e più competitiva la flotta “made in Italy”.

Le autostrade del mare primato italiano con la spinta del “Marebonus”.

La cantieristica

L’Italia è leader nei cantieri per superyacht e navi da passeggeri.

La svolta ecosostenibile per ridurre le emissioni.

Navi giganti per trasportare container e turisti ma porti inadatti ad accoglierle.

I viaggi

Boom di domanda per le crociere: gigantismo la parola d’ordine.

Venezia perde crocieristi in attesa di un accordo sui passaggi.

La nautica

E’ “made in Italy” il top mondiale di superyacht e barche di lusso.

Il s^Salone nautico di Genova all’edizione numero 59.

Il leasing nautico riparte con il mercato e vale 407 milioni (e 371 contratti).

Su 26 marine pesa l’incertezza di un infinito contenzioso fiscale sui canoni.

A vela con lo skipper: il mercato cresce dell’8%.

La formazione

L’istituto nautico trova la rotta per il lavoro della gente di mare.

Al Caboto 12 mesi di tirocinio a bordo: il tasso di occupazione sfiora il 100% (Una voce fuori dal coro. Checché ne dica Onorato: ndr.).

All’Accademia italiana della Marina Mercantile 11 corsi e un occhio anche all’hotellerie di bordo.

La pesca

Le importazioni spiazzano gli oltre 25 mila pescatori italiani. Mazara del Vallo subisce la concorrenza del Nord Africa e delle regole UE.

A San Benedetto del Tronto puntano sulla qualità dei giovani. Chioggia prova a fermare il declino: in 10 anni perso il 30% della flotta.

Un polo dell'acquacoltura da 2.200 tonnellate di pesca.

L'energia

Viene dal mare il 66% del gas, i giacimenti sono un tesoro.

E intanto la Croazia cerca il metano che l'Italia snobba.

L'Eni si allea per provare le boe in Adriatico e Tirreno.

Produrre energia con le onde ci prova la start up

“10SouthEnergy”.

Il turismo

Spiagge, fitness e idromassaggio. Un giro d'affari di oltre 30 miliardi.

I ristoranti sul mare diventano traino per la crescita del territorio.

Gli immobili

Gli italiani tornano a comprare la seconda casa lungo la costa.

Agli stranieri piacciono le case storiche con vista sul mare nell'entroterra.

Lo sport

Praticanti o esperti, il popolo marino di velisti e surfisti continua a crescere.

Per le attività subacquee 12 mila brevetti all'anno.

Coppa America : il mito che unisce vela e business fin dai tempi di Thomas Lipton.

Il valore dell'economia del Mare

28,5 miliardi di Euro Fatturato. È la quantità di beni e servizi fatturata dal settore della blu economy in Italia.

33,3 miliardi di Euro Fatturato. E' il peso del settore marittimo compreso il fatturato degli enti istituzionali (valore della produzione 4,5 miliardi) Marina Militare, Capitaneria di

Porto, Guardia Costiera, Autorità Portuali e servizi assicurativi Inail.

45 miliardi di Euro il valore aggiunto. E' il valore del settore se allargato anche ai servizi di alloggio, ristorazione e all'industria dell'intrattenimento nonché alla ricerca ambientale.

194.800 unità occupazione. Si tratta del totale dei lavoratori occupati complessivamente nel settore (44 mila negli enti istituzionali) .In tutta Europa l'occupazione raggiunge 3,5 milioni di persone.

2 per cento Logistica Italia. E' la quota di investimenti nel trasporto marittimo sul totale degli investimenti nella logistica (dato generale in linea con l'Europa).

19 per cento Logistica Germania. E' la quota di investimenti nel trasporto marittimo tedesco sul totale degli investimenti nella logistica (fonte Sace).

Qualche ulteriore considerazione

I numeri non finiscono qui. Sono riportate statistiche e consuntivi per ogni specifico settore a partire dalle merci trasportate via mare e movimentate nei porti, ai passeggeri, dalla consistenza della flotta per ogni singola categoria, cantieri, dalla flotta da pesca alle imbarcazioni da diporto e ai posti barca, al turismo nautico sport, edilizia costiera, ecc. Per ogni maggiore dettaglio rimandiamo il lettore interessato alla lettura del dossier originale.

Non sono tutte rose e fiori e si rilevano, ovviamente, diversi punti critici, alcuni dei quali già puntualmente e ripetutamente evidenziati anche nelle nostre News. Raoul de Forcade mette infatti in evidenza come , « a dispetto dei dati che indicano uno sviluppo positivo dell'economia del mare, anche la “blue economy”, in particolare per quanto riguarda i

porti ed il trasporto intermodale, soffre del gap logistico-infrastrutturale del Paese. Non a caso , nel rapporto Export 2018 della Sace risulta che sebbene gli investimenti italiani in logistica siano, complessivamente, in linea con quelli degli altri paesi, al trasporto marittimo viene destinato solo il 2% del totale, rispetto al 19% della Germania e il 14% degli altri paesi avanzati. Spesso in Italia l'efficienza dei porti, anche di quelli che macinano milioni di container l'anno, è messa a dura prova dai colli di bottiglia che esistono all'uscita delle banchine, sia ferroviari (con linee inadeguate per pendenze e sagomature delle gallerie, al trasporto dei moderni container) che stradali. Non è un caso che nonostante il costante aumento delle navi in passaggio nel Canale di Suez, molte compagnie preferiscano affrontare quattro-cinque giorni in più di navigazione e scaricare le merci nei porti del Nord Europa anziché in quelli del Mediterraneo. I maggiori costi di carburante della navigazione, infatti, vengono compensati dal più rapido arrivo a destinazione delle merci, grazie alla meglio sviluppata rete logistica e intermodale del Northern range». Non sfugge neanche il porto di Ravenna : « il porto adriatico deve dragare i fondali per essere competitivo »...

Conclusioni . La stampa nazionale, gli operatori dei media

Come scritto all'inizio, non si era mai vista un'analisi così accurata ed inclusiva anche se, per ogni singolo settore, non mancano, da parte di vari enti, istituzionali e non, delle direzioni delle molteplici categorie, statistiche, rilevazioni, studi, progetti ed informazioni di ogni tipo. Non posso, ovviamente, non dare atto alla stampa quotidiana, periodica e “ on line” che, dando segni evidenti di competenza e preparazione, segue puntualmente, ogni singolo settore, specialmente dello “shipping” e della “logistica”. Ma,

purtroppo, le notizie che vengono diffuse, le interviste, i servizi, così come congegnati, sembrano far parte di una perenne campagna pubblicitaria per imprenditori, armatori, enti pubblici e privati, dando l'impressione di compiacenza, di cura costante di non dispiacere a imprenditori e politici, fatta eccezione per chi è già pregiudizialmente schierato per interessi o ideologie.

Forse si esaltano fin troppo solo gli aspetti positivi dando un contorno molto più "soft" e defilato a quelle che dovrebbero essere notizie più "sgradevoli" che comunque esistono. Quante iniziative vengono raccontate ed esaltate come il primo capitolo di grandiose storie di cui si perde ogni traccia...

Vedasi quello che succede in campo armatoriale : schiamazzi, litigi, polemiche, racconti di miracoli o negazionismo di fallimenti, ecc. che danno, purtroppo, una visione falsata di tutto il comparto. Tutto ciò, a mio parere, non è mai stato sufficiente ed adeguato per dare al popolo italiano una maggiore conoscenza e consapevolezza del potenziale che viene dal mare e del ruolo che tutta la nazione può avere con un maggior coinvolgimento in ciascun settore (e tante "nicchie") dell'economia del mare. I numeri che abbiamo visto potrebbero crescere in progressione geometrica.

Gli italiani, tuttavia, seppur definiti « Un popolo di poeti , di artisti , di eroi , di santi, di pensatori di scienziati, di navigatori, di trasmigratori », nonostante abbiano avuto, nella storia, una significativa presenza sul mare, non hanno, tuttora, raggiunto la piena consapevolezza che il loro attuale legame col mare non è ancora adeguato all'enorme potenziale rappresentato dalla particolare esposizione e conformazione geografica. Nonostante l'attuale diffusa informazione e le comunicazioni tecnologicamente sempre più avanzate, l'italiano medio ed i politici che si avvicendano nella sua

rappresentanza, hanno ancora una visione ed un concetto del mare incompleto e molto limitato.

Ma cosa si può fare ? Oltre ad una più diffusa “cultura del mare”, maggiore consapevolezza e maggiori informazioni, è necessario che le istituzioni, soprattutto, si rendano conto di quanto questa vocazione al mare, tutta italiana, che ci proviene, storicamente, per nascita in un territorio con 8.000 km di coste, se maggiormente percepita, possa costituire un elemento sempre più determinante per la nostra economia e non solo.

Ciò che manca, a livello istituzionale, è una visione di insieme che consenta una lungimirante progettualità e capacità di investimenti per realizzare un continuo ed efficiente adeguamento delle necessarie infrastrutture. Non ci vuole una intelligenza superiore per comprendere che quella visione d’insieme tanto necessaria, si possa ottenere con un unico ente che si faccia carico di ogni aspetto dell’economia del mare.

Ci siamo sempre lamentati della stolta eliminazione del Ministero della Marina Mercantile, auspicandone ed invocandone il ritorno. Tuttavia, a questo punto, ripristinare il vecchio ministero così come era concepito, non avrebbe nessun senso. Ed ecco che, giustamente , ora, si invoca un Ministero del Mare che tenga conto di questa peculiare realtà, tutta italiana, e si faccia carico di valorizzare e sviluppare quella vocazione dianzi citata. Ma , purtroppo, mi prende un senso di scoramento nel constatare quali siano i progressi e le innovazioni fatte in questo settore : la Guardia Costiera passa sotto la giurisdizione del Ministero degli Interni per ragioni di “ sicurezza”; il ministro delle infrastrutture che è anche ministro del “Mare” ma che deve troppo spesso agitarsi per dimostrare la sua esistenza; i cantieri ancora fermi; i porti che si insabbiano; non sappiamo ancora quanti sono i marittimi italiani disoccupati; da molte parti si comincia a

vedere il mare con fastidio perché ci porta i “clandestini” e anche perché l’acqua forse non è più tanto salubre come una volta, visto che taluni vedono il nostro mare solo come un grande cimitero..., e , poi, il gas : guai a chi manomette i giacimenti ! Meglio permetterlo ad altri paesi anche se a poche miglia dalle nostre coste...

Nei giorni scorsi, spulciando nel sito di Orioli ho intravisto, a margine del citato dossier, una frase che ripeto qui a mente, forse imperfettamente, perché non l’ho più ritrovata : «... Per chiunque ami il mare e non ha mai pensato che quella sua grande passione fa crescere il Pil più dei giri di chiacchiere serviti in questi giorni ai tanti bar del voto ».

Tobia Costagliola

LE “NAVIGAZIONI” DI SILVESTRO SANNINO

DI LÀ NAVIGAMMO AVANTI SCONVOLTI NEL CUORE INVITO ALLA POESIA DEL MARE E DELLA NAVIGAZIONE

Nell’universo poetico di ogni tempo la navigazione è la metafora privilegiata dell’esistenza umana. Navigazione e vita: un binomio intimo, indissolubile. Navigare è vita, anzi esistere. L’arte del navigare, come sublimazione dell’esperienza, indica le vie più salutevoli dell’esistenza umana.

L’Odissea è il poema del mare e della navigazione che meglio riflette l’ansia e il dramma del navigare:

-- Di là navigammo avanti, sconvolti nel cuore

Questo verso, di rara bellezza stilistica e intensità emotiva, viene ripetuto da Ulisse in diverse occasioni: quando sfuggono

ai feroci Ciconi (Od. IX, 63) ma qui deve aggiungere “lieti di aver scampato la morte, ma privi di cari compagni”; quando deve portare via i suoi dalla terra dei mangiatori di loto (Od., IX, 105); quando riescono a liberarsi dal ciclope Polifemo (Od. IX, 525), anche qui “lieti di aver fuggiti la morte, ma privi di cari compagni”; quando viene cacciato da Eolo per aver aperto l’otre entro cui erano racchiusi i venti per assicurare una tranquilla navigazione (Od. X, 77); quando sfuggono ai sassi dei Lestrigoni, giganti terribili e cannibali (Od. X, 133), “lieti di aver scampato la morte, ma privi dei cari compagni”. La traduzione riportata è di Rosa Calzecchi Onesti. Il Pindemonte, meno letterale ma più “poetico” propone varianti attorno ai versi “così noi lieti per lo scampo nostro//e per l’altri sventura in un dolenti//del mare di nuovo solcavam le spume” (Od. IX, 721/723).

Ma è la tempesta, sempre in agguato, dramma angoscioso e perenne del marinaio, a incutere timore e paura. Triste fama si guadagnò presso gli antichi il Capo Malea, citato più volte da Omero per i venti, per le correnti per il mare agitato. Le sventure di Ulisse e Menelao nel loro ritorno da Troia, nel loro nostos, hanno inizio al passaggio al Capo Malea (Od. III, 287; Od. IV, 514; Od. IX, 80). Racconta Ulisse ad Alcinoo “Ma doppiando il Malea, la corrente, le onde, //e Borea mi deviarono, ...” La fama di Capo Malea sarà rinverdita da quella di altri capi pericolosi: Cabo Bojador, Cabo Tormentoso detto poi di Boa Esperanza, Capo Horn etc. La tempesta scatenata dal dio Nettuno investe Ulisse mentre dirige verso Itaca con la sua schedia (Od. V, 295/6):

-- Euro e Noto piombarono e Zefiro impetuoso

-- E Borea sereno che rovescia grandi ondate

Tutti gli eroi della mitologia non temono il campo di battaglia ma la morte in mare sì; per Achille essa è miserevole e tale è il sentimento di Ulisse nel mare in tempesta e di Enea che

assalito da tempesta rimpiange di non essere caduto sotto le alte mura di Troia. Per il fine poeta Callimaco “ un legno sottile separa i naviganti dalla morte” e Lucano nota con tristezza che “la nave Argo aggiunge un nuovo tipo di morte a quelle decise dal fato” mentre l’epicureo Lucrezio Caro dice di sentirsi felice per non essere su una nave in tempesta. Ovidio nel libro XI delle Metamorfosi fa la descrizione più cruenta e realistica di una nave che naufraga in tempesta, laddove essa è reale nel naufragio di San Paolo raccontato da Luca. Lo scenario è ben reso da Virgilio quando indica gli effetti, dopo il naufragio, in cui solo pochi riescono a rimanere a galla.

-- Apparent Rari Nantes in gurgite vasto

(Sparsi nuotatori appaiono nel vasto gorgo marino)

Eneide, I, 118

Rari Nantes, tremenda metafora marina che presta felicemente il nome, oggi, a molti circoli nautici e squadre di sport acquatici. E l’accostamento non è blasfemo, perché l’uomo che scappa alla tempesta dimentica, in fretta, e... al mare ritorna!

Così fu per il divino Augusto, per Cristoforo Colombo, per Juan Sebastian de Elcano e per tanti altri.

Homme libre, toujours tu chéririras la mer!

La mer est ton miroir;...

(Uomo libero, sempre adorerai il mare//Il mare è lo specchio della tua vita...dirà Charles Baudelaire nella sua lirica

“L’uomo e il mare”)

Il mare, “lo gran mar dell’essere”(Dante), il mare che “sotto il maestrale urla e biancheggia”(Carducci); il mare, infinita distesa acquorea, metafora di sconfinati orizzonti, di “sovrumani silenzi” in una immensità ove emergono pensieri e ricordi ...

... . Così tra questa

Immensità s’annega il pensier mio:

E il naufragar m'è dolce in questo mare.

Leopardi, L'Infinito

E poi ci sono Dante che ha saputo penetrare il navigare come nessuna altro prima e dopo di lui, e non solo tra i poeti, e Petrarca con la sua ricca metafora nautica da esistenzialista afflitto per amore: e Ariosto, e Tasso e l'epica dei "Lusiadi" di Luis de Camoes in cui i suoi eroi sono tutti personaggi reali, veri; e William Shakespeare con il suo dramma "The Tempest", e Daniel Defoe con Robinson Crusoe e Jonathan Swift con i "Viaggi di Gulliver" nell'isola di Lilliput ; ma anche Victor Hugo, e D'Annunzio, e Pascoli; e Manzoni con le possenti similitudini. Ne parliamo in altra occasione.

Silvestro Sannino, 20 di maggio 2019

Il passaggio dall'uomo alla macchina, che cos' è la scienza
VITTORIO G. ROSSI, alcune pagine ...

Chi non sa chi era Vittorio G. Rossi merita due scapaccioni che volentieri glieli rifilo seppur in digitale , denunciate pure. (DL)

Il passaggio dall'uomo alla macchina, uomo manuale all'uomo mentale è l'avvenimento più rivoluzionario che sia successo all'uomo in tutta la sua lunga storia; e lo ha fatto la scienza insieme con la tecnica . L'uomo in genere ci ha guadagnato e ci ha perso ,mcome in tutte le cose della vita dell'uomo; non c'è mai niente gratis , si paga tutto , in un modo o nell'altro; e l'uomo ha avuto dalla scienza e dalla tecnica innumerevoli vantaggi, ma ha perso tutto quello di robustamente e gloriosamente animale che gli veniva dal lavoro fisico, dal combattimento incessante con le cose resistenti, dalle grandi intemperie.

... L'uomo è diventato l'animale che prende le pillole . Ma tutto quello che è nell'universo , é in via di degradazione, cioè di decadimento continuo inarrestabile; é uno dei principi fondamentali della fisica, il così detto secondo principio della termodinamica. E l'uomo è un pezzo dell'universo, é coinvolto nel decadimento generale come il sole e le altre stelle e tutto quanto.

Dicono che l'uomo sta andando fuori uso come un vecchio arnese; ma senza l'uomo la macchina é metallo morto. La macchina ha bisogno dell'uomo : L'uomo può fare senza la macchina, lo ha fatto per un mucchio di secoli e millenni ; ma la macchina non può fare senza l'uomo.

Le macchine non hanno avuto tanto bisogno dell'uomo come adesso che le macchine son così brave, così affinate, sanno fare quasi tutto , e sembrano avere una vita propria, indipendente dall'uomo.

... ma la macchina non ha fantasia ; la macchina non sa improvvisare , adattarsi all' imprevisto, non inventa idee; non pensa nuovo; essa è logica.

(da L'orso sogna le pere, 1971, Vittorio G. Rossi)

Riflessioni giuridiche sul ruolo del Meridione

I PORTI AGGREGATORI DI SVILUPPO

Dopo svariati ed inutili tentativi susseguitesesi nel corso degli anni, al fine di ridurre il gap economico tra il Meridione e il resto del Paese, è stato recentemente emanato il cosiddetto Decreto Sud (D.L.n.91/2017, convertito con la L.3 agosto 2017, n.123), con il quale il legislatore si è prefissato l'obbiettivo di incentivare la crescita delle aree più svantaggiate del Mezzogiorno, attraverso benefici fiscali e semplificazioni

amministrative, atte a favorire lo sviluppo e l'insediamento di imprese, attraendo anche potenziali investitori esteri.

A tal proposito occorre segnalare che nel provvedimento sopraccitato sono state previste due apposite misure: una denominata Resto al Sud, concernente i temi legati all'imprenditoria giovanile; l'altra più specificamente trattata in questo articolo, relativa invece al nuovo ed innovativo concetto di ZES (Zone Economiche Speciali).

In merito a quest'ultime, va ricordato che esse presentano al loro interno regole e caratteristiche ben definite: devono innanzitutto essere istituite entro i confini dello Stato, avere delimitazioni geografiche idoneamente individuate, e ricomprendere un'area portuale collegata alla rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), in linea con quanto stabilito dalla normativa UE n.1315/2013.

In quest'ambito possono essere incluse anche zone territoriali, che pur non essendo direttamente riconducibili all'area principale, posseggano tuttavia il requisito essenziale del nesso economico funzionale con lo scalo portuale.

Oltre alle varie facilitazioni di natura fiscale e burocratica cui si è fatto precedentemente cenno, è altresì prevista l'applicazione di un credito d'imposta, proporzionale al costo dei beni acquistati (con scadenza 31 dicembre 2020), nel limite massimo, per ciascun progetto, di 50 milioni di euro.

Tutto questo a patto che le aziende non subiscano scioglimenti, rimanendo integre anche dal punto di vista finanziario, e mantenendo saldamente le attività nella ZES per almeno cinque anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi. In un contesto nel quale l'annosa "questione meridionale" tanto cara allo storico molfettese Gaetano Salvemini, appare tutt'altro che risolta, il sistema ZES potrebbe finalmente rappresentare una straordinaria opportunità di riscatto, dove

i porti svolgerebbero un ruolo di primo piano, rispetto ad un cambiamento divenuto ormai improcrastinabile per il Sud Italia, da cui purtroppo tantissimi giovani continuano tristemente ad andar via.

L'auspicio è dunque che tale valore aggiunto, non resti dormiente sugli scaffali dei decisori politici, ma costituisca piuttosto uno strumento utile a riconoscere problemi e immaginare soluzioni, per provare così a trasformare il nostro tempo.

Felice Magarelli

Una splendida e unica organizzazione nata a Genova ormai da un quarto di secolo

ASSEMBLEA ANNUALE PROMOTORI MUSEI DEL MARE

Lunedì 6 maggio, al Galata Museo del Mare si è svolta la 23esima Assemblea annuale dell'Associazione Promotori Musei del Mare onlus, consorzio formato ad oggi da 80 aziende dello shipping genovese e non solo, con lo scopo di sostenere a livello finanziario e organizzativo il sistema museale marittimo della città.

Durante l'Assemblea, momento importante di verifica e confronto, è stato fatto un excursus delle attività evidenziando che negli ultimi sei anni sono stati raccolti e investiti 1.400.000 euro a sostegno dei programmi del Mu.MA e dell'Associazione. Con l'occasione è stato anche presentato il

nuovo logo, perché un'Associazione per crescere ha bisogno di rinnovarsi e farsi conoscere anche attraverso un simbolo grafico.

L'Assemblea è stata anche occasione di incontro tra Associati e gli Ambasciatori di Genova, nominati dal Sindaco Marco Bucci, che hanno accolto l'invito ad associarsi. Gli oltre 50 Soci presenti hanno rinnovato il Consiglio Direttivo con la nomina di Mauro Iguera a Presidente e la riconferma di Maurizio Daccà in veste di Vice Presidente e di Anna Dentoni a Segretario Generale. Entrano, inoltre, nel Consiglio Direttivo composto dai più bei nomi dello shipping italiano: Carlo Cameli e Roberto Cavanna.

Mauro Iguera, A.D. Cambiaso Risso e nuovo Presidente dell'Associazione Promotori Onlus, si dichiara entusiasta della nuova carica e della sfida appena raccolta: “I Promotori vogliono continuare ad essere “il braccio destro” del Mu.MA, con idee, contributi e iniziative. Ringrazio il Consiglio Direttivo che mi ha eletto e tra gli obiettivi del mio mandato ritengo sia importante continuare a far conoscere la nostra realtà associativa che è veramente speciale cercando di accrescerne la compagine perché così possiamo meglio e maggiormente operare. Inoltre, dobbiamo continuare a farci conoscere anche all'estero, così che il Galata Museo del Mare, abbia sempre più visibilità e considerazione, il tutto vantaggio del polo culturale dell'Istituzione Mu.MA. Da oggi ho un motivo in più di parlare di Genova durante i miei viaggi di lavoro: far conoscere la nostra città come meta straordinaria seppur ancora poco conosciuta, nonostante la ricca offerta in termini culturali e turistici.”

Mauro Iguera è Amministratore Delegato di Cambiaso Risso Group, storica società genovese, leader mondiale nell' ASSICURAZIONE MARITTIMA. È appassionato sportivo e da tempo segue e sostiene il mondo del tennis e delle corse podistiche.

Subentra “al timone” a Roberto Giorgi che ha presieduto l'Associazione per due mandati consecutivi con entusiasmo e passione.

Il Consiglio Direttivo mandato 2019 - 2021

Presidente: Mauro Iguera

Vice Presidente: Maurizio Daccà

Segretario Generale: Anna Dentoni

Tesoriere: Pier Luigi Ferrari

Consiglieri

Lorenzo Banchemo, Marco Bisagno, Giorgia Boi, Carlo Bozzetti, Carlo Cameli, Roberto Cavanna, Paolo Clerici, Beppe Costa, Andrea Cosulich, Franco Delfino, Guido Fertoni, Claudio Franconi, Alessandra Grimaldi, Carlo Andrea Marsano, Vittorio Portunato

Collegio Revisore dei Conti Federico Calissano Pietro Giulio Melis

Presidente Onorario: Gianmarco Tormena

Direzione Scientifica: Pierangelo Campodónico Direttore Mu.MA

AL GALATA MUSEO DEL MARE

Quinto appuntamento della rassegna “Incontri in Blu. Uomini, donne e storie di mare” Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia.

Tutti gli ultimi giovedì del mese alle h18.00 al Galata Museo del Mare 7 incontri con grandi personaggi legati al mondo del mare. Il 30 maggio alle ore 18 al Galata Museo del Mare Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia. La rassegna Incontri in Blu, ideata da Fabio Pozzo è voluta da Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, Associazione Promotori Musei del Mare onlus, Costa Edutainment spa e realizzata grazie anche al contributo del Gruppo Cambiaso Riso e di UCINA Confindustria Nautica e al sostegno della Casa di Cura Montallegro, della dimora storica Palazzo Grillo e di Genovarent; ciclo d’incontri che vanta il patrocinio dello Yacht Club Italiano con cui il Mu.MA ha stipulato un protocollo d’intesa per la promozione congiunta delle attività per l’anno 2019 e della FIV (Federazione Italiana Vela).

LE GRANDI STORIE DELLA MARINERIA ITALIANA

**“SCAGNI E CARRETTE: GLI IMPRENDITORI
PORTUALI GENOVESI A CAVALLO FRA OTTO E
NOVECENTO”**

**Conferenza di Francesco Pittaluga “A COMPAGNA”
martedì 7 maggio Sarzano Aula San Salvatore ore 17.00**

Lo “Scagno”, inteso come luogo di lavoro e per estensione anche come “filosofia del lavoro” ha origini antichissime. Il termine lo si trova, seppur con alcune variazioni fonetiche, non solo nella parlata ligure ma anche nel veneziano, nel provenzale, nel catalano, nel portoghese, nelle lingue del Baltico e del Mare del Nord laddove, si può dire, erano assimilabili le varie modalità commerciali che hanno sempre unito chi parlava suddette lingue. Circa poi l’etimologia del termine, tante sono le ipotesi. Fra le più accreditate vi è quella che lo vuole derivato dal latino “scrannum” che indicava il sedile sopraelevato dotato di ribalta e scrittoio sul quale stava assiso il responsabile del fondaco o del magazzino dove avveniva lo stoccaggio delle merci che lui stesso poteva così controllare e seguire nel loro smistamento.

A Genova l’istituzione dello scagno si perde nella notte dei tempi della storia della Repubblica: basti pensare ai tanti magazzini che si stendevano lungo la “Ripa Maris” di medioevale memoria e che, tramite ingegnosi artifici architettonici, erano collegati direttamente attraverso opportuni passaggi coi moli antistanti, permettendo così il trasbordo diretto dalle navi alle barche ai magazzini stessi senza che occhi indiscreti potessero compromettere la segretezza dei tanti commerci che lì avvenivano.

In questa sede sarebbe impossibile ripercorrere la storia millenaria di questa istituzione: ci limiteremo pertanto a tracciarne le vicende riguardanti il nostro relativamente recente passato economico che va dalla seconda metà dell’Ottocento a tutta la prima del Novecento ed ai primi decenni della seconda metà del secolo scorso, quando lo scagno esaurisce la propria valenza e si trasforma in altre realtà economico-commerciali che arrivano fino ai nostri giorni. A seguito del Congresso di Vienna del 1815 che vedrà Genova annessa al Regno di Sardegna, avremo alcuni decenni in cui

l'economia cittadina ristagnerà: abolito il porto franco e il libero commercio, con i Savoia arriveranno tasse, gabelle, imposte varie, tutta una burocrazia che male si coniugherà con la precedente relativa libertà d'azione degli imprenditori genovesi. Questa situazione di stallo entrerà in controtendenza verso la metà dell'Ottocento ad opera di alcuni politici illuminati, "in primis" il Cavour e altri che come lui prendono atto dell'importanza geografica e commerciale di Genova che non è solo l'agognato sbocco al mare ma può diventare molto di più. Contemporaneamente a livello locale si affermeranno tutta una serie di imprenditori e in alcuni casi vere e proprie dinastie commerciali, marittime e industriali che saranno i vari Piaggio, Raggio, Odero, Rubattino, Ansaldo, Perrone e via dicendo e che costituiranno il nucleo primario delle successive fortune economiche della città. In quest'ottica, accanto ai grandi organismi marittime e industriali che si affermeranno nel giro di pochi decenni, si svilupperà tutta una rete di società più piccole che vedranno nello "scagno" il luogo deputato e la sede fisica dove tutte le attività commerciali annesse e connesse troveranno vita e si concretizzeranno.

Scagno inteso quindi non solo come luogo di lavoro, come ufficio dove confluivano le attività dei vecchi fondaci e magazzini di antica memoria ma anche filosofia del lavoro che per circa cento anni caratterizzerà la vita economica e le attività inerenti ad essa a Genova e non solo.

Varie saranno le tipologie di scagno: da quelli degli spedizionieri veri e propri che continuano ancora oggi, seppur con modalità differenti, nell'attività di importanti ditte di import-export locali quali "Coe&Clerici", "Burke-Novì", "Scerni" e altri; alle varie ditte di forniture di bordo che, in un'epoca in cui le compagnie di navigazione non erano organizzate capillarmente come oggidì, faceva sì che ogni nave

che attraccava in porto avesse necessità varie da soddisfare: dall'approvvigionamento viveri, alla fornitura di uniformi, stoviglie, biancheria eccetera cui concorrevano, appunto, ditte specializzate che avevano ognuna il proprio scagno di riferimento. In un'epoca in cui le grandi società del settore dovevano ancora arrivare ed i "Lloyds" di Londra non avevano raggiunto la presenza capillare che li contraddistinguerà in seguito, vi erano anche gli scagni dei piccoli assicuratori e quelli dei piccoli armatori. Da questi ultimi verranno poi le grandi dinastie degli armatori liguri del secondo Novecento fra i quali ricordiamo i Costa, i Ravano, i Cameli, i Fassio, i Cambiaso, i Lolli Ghetti, i Corrado tanto per citarne solo alcuni: spesso, com'è il caso dei Costa e dei Fassio, questi iniziano le proprie attività in altri settori commerciali e poi si specializzano in campo marittimo armando direttamente piccole navi per il trasporto dell'olio dalle Riviere, dalla Spagna, dalle Baleari e dalla Tunisia, oppure gestiscono flotte di piccole navi cisterna, le famose "vinacciere", con cui importano vino, marsala e altri distillati dalla Sicilia e da tutte le altre aree di produzione del Mediterraneo. Fra questi ultimi ricordiamo le ditte dei Fratelli Gavarone, la "Luigi Pittaluga Vapori", la "Ferrando&Massone", la "Fratelli Frassinetti", la "Dani&C.", la "Fratelli Dall'Orso" e tante altre.

Nel momento di massima espansione si conteranno ben 200 scagni, distribuiti nel centro storico cittadino che, fino ad oltre la metà dell'Ottocento, costituirà il nucleo urbano di Genova, prima degli accorpamenti dei comuni limitrofi del 1873 e, successivamente, la creazione della "Grande Genova" del 1926. Se, quindi, per secoli tutte le attività commerciali legate al porto avevano trovato spazio nell'area del Mandraccio e della "Ripa Maris", anche nell'epoca dello "scagno moderno" non ci si allontana molto da questa zona. Troveremo quindi la

maggior parte di queste realtà commerciali nelle arterie cittadine che raccordano un centro urbano in continua ristrutturazione e la conseguente creazione di Via XX Settembre, Piazza De Ferrari, Via Roma, Piazza Corvetto eccetera con l'area antistante un porto che fin quasi alla fine del XIX secolo è ancora attestato nei suoi vecchi confini dal Molo a Santa Limbania, zona interessata solo a fine secoio dallo stravolgimento urbanistico che porterà alla demolizione della Porta di S.Tommaso, dell'Arsenale, di tanti edifici storici e religiosi per la costruzione della Stazione Ferroviaria di Principe e la nuova Stazione Marittima, prima Federico Guglielmo e poi Ponte dei Mille. Oltre vi era solo una grande rada più o meno protetta dal Molo Nuovo e chiusa a ponente dal promontorio di San Benigno e dal Capo di Faro con la Lanterna. Ancora da tracciare la Via Carlo Alberto oggi Gramsci e in via di completamento i tunnel ferroviario e veicolare per Sampierdarena. Si può quindi dire che il bacino portuale occupava press'a poco l'area dell'attuale Porto Antico, coi Magazzini Generali (oggi denominati -forse più elegantemente ma meno propriamente- del Cotone ma che in realtà ospitavano anche caucciù, cacao, caffè, zucchero di canna e altri prodotti provenienti dalle colonie africane e asiatiche dei paesi europei) ed i vari ponti e calate che evocavano un passato fatto di famiglie illustri e lucrosi traffici commerciali: Mandraccio, Calvi, Embriaco, Morosini, dei salumi, dei formaggi, dei legnami, etc.. Il tutto fino alla Darsena, coi vari varchi doganali, le terrazze di ottocentesca memoria al posto dell'attuale sopraelevata e quelle successive, realizzate in una Via Milano appena abbozzata e che avranno vita ancora più breve di quelle ricavate a Caricamento sui sottostanti magazzini portuali. Gli scagni troveranno quindi sedi adeguate in Vico Casana, Fieno, Falamonica, salita San Matteo, zone di Soziglia,

Campetto e Banchi, una allora aperta da poco e molto trafficata via San Lorenzo, i portici di Via Turati anch'essi di recente realizzazione e fin da subito utilizzati per varie attività commerciali inerenti il mondo della navigazione. E poi le arterie commerciali più importanti di allora: via San Luca, Luccoli, Del Campo, Lomellini, zona di Fossatello e via Prè, assieme a via Balbi unica importante arteria verso il ponente prima della realizzazione della nuova grande strada a mare. La concentrazione degli scagni in quest'area relativamente ristretta era strategica data la vicinanza alle strutture portuali e la mancanza, almeno fino ad un certo momento, di nuove vie di comunicazione che permetteranno in seguito di dislocarsi anche in zone più periferiche laddove e quando anche l'asse portuale e industriale comincerà ad espandersi verso Sampierdarena e oltre.

Dal punto di vista organizzativo, poi, si può dire che tutti gli scagni, grandi e piccoli, più importanti o meno, avevano quella tipica struttura piramidale del lavoro dove al vertice, seduto appunto idealmente sul suo "scrannum", avremmo trovato il proprietario, il padrone, "O Bacàn" come si diceva allora a Genova e in tutta la Liguria. Spesso grande imprenditore che discendeva da altri imprenditori o si era fatto da sé, che aveva ormai lasciato il centro storico cittadino per trasferirsi a vivere con la famiglia nei nuovi e più salubri quartieri di Circonvallazione a Monte o Albaro, raggiungibili comodamente grazie ai nuovi tramways elettrici che tutte le mattine lo lasciavano puntualmente in una Piazza De Ferrari ancora senza fontana o a Caricamento, nuovo crocevia per le linee del ponente aperte da poco. Di poche parole, abituato a concludere affari anche importanti con una semplice stretta di mano, era coadiuvato da un vice, quasi sempre un parente, un fratello, un cugino, spesso un figlio che, più tardi possibile ovviamente, ne avrebbe ereditato l'attività. Immediatamente

sotto a questi il ragioniere, personaggio chiave e dai compiti delicatissimi in quanto responsabile della cassa e del bilancio dello scagno che doveva fare necessariamente quadrare. Nelle aziende più importanti potevano essercene pure due o tre e sotto di loro gli impiegati, il cui numero poteva variare da due, tre, quattro, cinque, fino a nove, dieci negli scagni più importanti: di solito fedelissimi al proprio datore di lavoro anche se spesso sottopagati e sottoposti a turni di lavoro senza orario (le prime conquiste sindacali e le pensioni arriveranno soltanto negli anni Trenta del Novecento). Questi impiegati costituivano una vera e propria categoria facilmente individuabile all'interno della compagine sociale della città: molto dignitosi nell'abbigliamento, rigorosamente in giacca e cravatta, con gli orli dei cappotti spesso rivoltati perchè logorati dall'uso e dal tempo, indossavano per anni le stesse camicie cui periodicamente facevano sostituire colli e polsini consumati dalle varie camiciaie allora numerose in città. Sul posto di lavoro, dove tutto era affidato al lavoro manuale e le prime macchine da scrivere e calcolatrici arriveranno solo agli albori del Novecento, per non sporcarsi con penne, pennini, calamai e inchiostri vari, usavano indossare grembiuli rigorosamente neri o blu in modo da differenziarli da quelli bianchi o a righe bianche e rosse dei garzoni degli altrettanto numerosi esercizi commerciali presenti in zona, considerati un gradino sociale più basso. Sempre per proteggersi da eventuali macchie e preservare il più a lungo possibile i propri indumenti, quando si mettevano alla scrivania non dimenticavano di indossare quei tipici manicotti neri che coprivano tutto l'avambraccio e che possiamo vedere ancora in qualche vecchia foto d'archivio. Infine, in un mondo del lavoro ancora prevalentemente maschilista, non mancava, anche se in netta minoranza, la presenza femminile. Si trattava di solito della segretaria del "Bacàn", quasi sempre

già avanti negli anni ma fedelissima ed efficiente, coadiuvata da una subalterna più giovane cui erano riservate le mansioni più semplici e che, col tempo, ne avrebbe preso il posto a meno che non si fosse nel frattempo sposata proprio con uno degli impiegati dello scagno stesso per dedicarsi al solo mestiere di moglie e madre. La presenza di una segretaria non più giovane, oltre a farne immaginare la lunga esperienza lavorativa, costituiva anche motivo di tranquillità per la moglie stessa del principale, che di solito si teneva lontana dal luogo di lavoro del marito ma che spesso formava un sodalizio con questa impiegata che in questo modo poteva essere anche delegata a funzioni di controllo morale non solo nei riguardi del padrone dello scagno ma, in generale, di tutti quelli che vi operavano all'interno. Il che, in un'epoca in cui il moralismo la faceva da padrone ma le tentazioni erano pur sempre tante, non era cosa da poco! All'esterno, poi, ogni scagno aveva dei collaboratori ora fissi ora avventizi cui erano delegati gli importanti compiti di tenersi informati su quello che poteva interessare l'attività dello scagno stesso. In un'epoca in cui non vi era internet, dove radio e telefono arriveranno col secolo XX°, era importante avere sguinzagliate per la città e in ambito portuale persone fidate che potessero fiutare per le prime l'affare più lucroso. Grazie poi ai vari Gazzettini, all' "Avvisatore Marittimo" ed al "Corriere Mercantile" che avrà per tanti decenni un'ultima pagina dedicata a ciò, negli scagni si era sempre al corrente del traffico marittimo in arrivo o in partenza da Genova: ma era assolutamente necessario tenersi informati e arrivare primi sul posto, se possibile!

Nella loro guisa ultima e per così dire "moderna", gli scagni prosperarono fino alla Prima Guerra Mondiale. Già negli anni Venti e Trenta del Novecento ci sarà un primo ridimensionamento dovuto alla creazione delle grandi imprese

industriali e marittime parastatali che, impostando diversamente i criteri di distribuzione del lavoro, vanificheranno in parte l'operato di tanti addetti commerciali che spariranno dal mercato o si consorzieranno con altri dando vita a nuovi organismi che col vecchio scagno avranno poco da spartire. Il completamento del bacino portuale del cosiddetto Porto Vecchio, con la costruzione dei Ponti Andrea Doria, Caracciolo, Assereto e via via fino alla Lanterna e soprattutto il riempimento dello specchio acqueo di Sampierdarena che darà vita al nuovo bacino portuale ed ai suoi Ponti specializzati all'inizio nei prodotti coloniali e dai nomi evocativi di Ponte Libia, Eritrea, Etiopia, Somalia e via dicendo, unitamente al miglioramento progressivo della viabilità urbana fra levante e ponente, porterà ad una prima dispersione dei nuovi uffici e degli scagni ancora esistenti su di un'area urbana più vasta che vedrà attestarsi tante ditte a Sampierdarena e in quelle chiamate allora le nuove Delegazioni del Ponente. Col secondo dopoguerra, sulla scia degli anni del boom e della ricostruzione, avremo ancora qualche decennio di apparente prosperità. Spariscono comunque per primi gli scagni dei piccoli armatori e restano i soli grandi consorzi armatoriali che poi verranno a loro volta liquidati uno per uno fra la fine del secolo e quello attuale: di tutti sopravvive oggi il solo marchio "Costa" che è però, appunto, solo un marchio in quanto com'è noto la gloriosa compagnia di navigazione è da anni in mano al più grande gruppo crocieristico statunitense ed è legata a quello che era un tempo dalla sola "C" blu in campo giallo presente sulle ciminiere dei suoi "mega-liners" da crociera. Poi sarà la volta delle tante ditte di forniture di bordo, i piccoli assicuratori e via via tutti gli altri. Oggi operano sul mercato le grandi ditte di spedizioni che in un certo senso possono essere considerate le eredi degli scagni di un tempo. Certamente, però, la

containerizzazione, l'automazione spinta e la globalizzazione del mondo del lavoro e dei traffici marittimi fa sì che i modelli di un tempo sarebbero oggi improponibili e non hanno alcun punto di riferimento riconoscibile nelle dinamiche industriali attuali: degli scagni del passato resta poco, passeggiando per il centro storico genovese forse tanti non sanno che al loro posto oggi ci sono esercizi commerciali vari, alcune gallerie d'arte, qualche antiquario, uno o due bar e tre o quattro agenzie immobiliari nelle quali sono stati riciclati gli antichi traffici. Quel che più conta è però l'eredità morale che queste realtà lavorative del passato ci devono ricordare: in una prospettiva storica di un'epoca che non deve essere dimenticata e riguardo ad una visione di un futuro economico che ci auguriamo di nuovo florido, come ai tempi in cui gli scagni prosperavano e come è giusto oggi ricordarli. E con loro, tutti quelli che hanno avuto la ventura e l'onore di operarvi all'interno. Alcuni di costoro sono ancora fra noi, tanti no. A tutti il nostro pensiero grato e il nostro grazie.

Francesco Pittaluga Genova, 16 maggio 2019
Console Associazione "A Compagna"-Genova
Ingegnere aeronautico Storico aero-navale

Propeller Club News

IMPRESE E TRASPORTI TRA DIGITALIZZAZIONE E 5G
Mercoledì 29 Maggio, 15.30
Camera di Commercio di Genova, Via Garibaldi 4
info@ciscoconsultant.it - Tel . 010.2518852

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Dalla Satira IV° del poeta Giovenale (57 ca – 130 ca d. C.) nei confronti dell'imperatore Domiziano e del suo Consilium principis , un consesso di partecipanti a tutte le malefatte del suo malgoverno basato sul terrore, sulla delazione e sulla piaggeria.

FACIT INDIGNATIO VERSUM (l'indignazione ha creato i versi delle mie satire)... Satira I°

“Un pesce di straordinaria grandezza fu destinato, da chi lo aveva pescato, al Pontefice Massimo*. Chi lo avrebbe potuto vendere o acquistare senza che, tramite i molti delatori che popolavano le spiagge, l'evento non arrivasse alle orecchie dei costituenti il Consiglio del Principe? Avrebbero denunciato lo sfortunato pescatore che lo aveva trovato nella sua rete: quel pesce non poteva che essere fuggito dai vivai di Cesare e come fuggitivo, doveva, secondo certi Ammillato e Parfurio, appartenere al fisco come tutto ciò di pregevole si trovasse in mare. Bisognava consegnarlo al più presto. Quando finalmente il pesce arrivò a destinazione, fu accolto da una certa folla, poi allontanata. Si aprirono le porte e molti componenti del Consilium, lasciati fuori, stettero a guardare il pesce entrare... Si prospettò il problema di come cucinarlo. Non era certo un pesce da cuocere in casa... C'era Rubio di origine plebea, colpevole di una innominabile colpa. C'erano pure Montano, reso tardo dalla pinguedine e Crispino che odorava come due cadaveri messi insieme di un balsamo fatto con una certa erba aromatica. Era presente pure Pompeo abituato a fare uccidere le persone solo con le sue segrete delazioni. E ancora c'erano Fusco e Veientone e Catullo che amava una fanciulla mai vista. ..Veientone diceva:”Che meraviglia, guardate le punte aguzze sulla sua schiena!”...osservandolo a destra mentre il pesce era a sinistra, così come faceva con i giochi nel Circo. Peccato che

**non sapesse leggerne anche l'età e il luogo di nascita...
Montano inorridì sentendo la proposta di tagliarlo: si doveva
fabbricare una padella adatta profonda e grande da
accoglierlo tutto. “Ci vuole un Prometeo che, come sa
plasmare gli uomini col fango, sappia costruirne velocemente
una d'argilla. Da oggi in poi, Cesare, dei vasai facciamo parte
del tuo esercito!” La proposta fatta da un tale uomo fu
accettata.”**

***Questa carica in quegli anni era prerogativa
dell'Imperatore.**

fine