

22 DL NEWS 2019 Vol XIII

DL NEWS **23 luglio 2019**

**Dalla frequenza settimanale al mensile il nostro DL NEWS
come avevamo promesso riprende la navigazione.**

SOMMARIO

Multum in parvum, pag. 2

Il cluster marittimo italiano oggi, pag. 11

**“Politica marittima e Mediterraneo sono
i grandi fallimenti dell’Unione Europea , pag. 19**

**15 anni di navigazione intorno al mondo
della comunicazione, pag. 23**

**Metti un’emozione a Stromboli ...quando arrivi
sull’isola e il vulcano comincia a eruttare, pag. 27**

La via della seta , troppe parlar parole, pag 38

Capitanerie di Porto, 154 ann, pag. 39

Le Note di Carla Mangini, pag 40

MULTUM IN PARVUM

Satira e privacy/La figura di Sergio Saviane

Sento una nostalgia (umana) e intellettuale di Sergio Saviane in questo mondo di immagini televisive , cartacee, online del più intelligente , creativo (*sono sue le definizioni di mezzobusto , la gobbeta sopressada, il telecronista che trasmette controvento*) , rompicoglioni (come il titolo del libro di Del Papa, 2014) di alto livello di satira tra il goliardico e l’"eversivo" che nessun giornalista od operatore della comunicazione ha mai raggiunto.. Riflettendo si capisce quanto la comunicazione sia oggi censurata o autocensurata dagli stessi comunicatori, compresi gli editori.

Sergio Saviane era uno scrittore giornalista coraggioso capace di demolire in un libro scrittori della statura di Alberto Moravia , intitolato Moravia Desnudo .

Io ho sempre a mente, e a portata di mano, un libro che si intitolava Uomini e Topa poi modificato in La versione emendata di un giovane avvocato genovese che racconta le goliardate vere e senza paura di una gioventù, ancora sana e critica, senza essere corrotta ideologicamente verso le istituzioni e i politici che le presiedevano.

Ma che società è diventata questa?

Tutti nuotano in FACEBOOK o altri social, con i loro profili da scuola primaria , sanno di essere censurati , di pagare salate le loro scoregge digitali (Roberta Bruzzone copyright) , ma è una comunicazione che non ci interessa (almeno a me) anche se raccoglie milioni di adepti o iscritti o quel che volete voi, insieme ai social network che vanno per la

maggiore, e non sono gratis , e addio alla nostra privacy come scrive Mauro Masi, delegato alla proprietà intellettuale.

Dal libro *Follia artificiale*, 2018, di Luca Bolognini, massimo esperto di privacy e diritto dei dati , pag. 29:”... da almeno cinque o sei anni è noto il fenomeno dei fakebot, cioè dei finti profili automatizzati su Twitter o altri social : essi hanno foto con volti umani, nomi e cognomi credibili (spesso sono dati rubati ad altri profili veri) ma a gestire quell’account é un bot , un software che finge di essere chi non é...” Che ambientino !

Sul quotidiano *La Verità* del 7 luglio un lettore scrive: “... io sono stato bloccato su Facebook e “squalificato “ per tre giorni per aver espresso le mie opinioni su vicende politiche e storiche ... il perverso meccanismo delle segnalazioni mirate non può essere governato pedissequamente dagli algoritmi , basta avere fra i “famigerati “ amici sette o otto persone che non amano ciò che scrivi e sei fottuto...”

Cosa altro si aspetta da multinazionali guidate da un gruppo di viziatissimi ragazzotti californiani, convinti di poter insegnare la morale al mondo pur pagando meno tasse...”

I giovani mai così interconnessi eppure sempre piu’ scollegati?

L’educazione dei figli

Il collegio DI TOPPO WASSERMANN a Udine/ Quando anch’io ero un ragazzaccio

Si, sono stato anch’io un ragazzino ribelle. Allora abitavamo a Santa Margherita Ligure, nel 1953. Grazie ai buoni uffici delle “ zie “ che si erano trasferite da Fiume a Udine, venni accolto nel Collegio conte di Toppo Wassermann , una istituzione nata nel 1900 con un lascito , laica e severa , seppure non ci facessero mancare nulla; lì imparai a

schermare col fioretto, ma venivano anche nell'ampio parco i cavalli per quattro salti in un 'apposita zona.

Dicevo , ero un ragazzino un po' vivace, mia madre mi accompagnò a Udine dove feci subito la conoscenza del Rettore Ottavio Valerio, persona di rigore che pilotava questa istituzione con polso fermo.

Feci qualche anno di scuola media, poi prevalse in me la voglia di evadere, non mi trovavo, ingabbiato, fisicamente e con schemi rigidi di disciplina, seppure in ottima compagnia; ricordo il figlio di Primo Carnera , altri due con pagni figli di industriali delle camicie e dei salumi; e così organizzai la mia fuga direi in maniera "logistica".

Dopo cena , qualche minuto prima, uscii nel parco , dovevo arrivare al muretto di cinta: questo significava incontrare forse i cani lupo che tenevano chiusi di giorno per lasciarli liberi di notte a guardia nel parco. Un grosso rischio, ma fino al muretto non li incontrai, saltai dabbasso anche se ho rischiato di farmi male e di corsa verso la stazione ferroviaria dove acquistai i biglietti per Santa Margherita Ligure.

Ricordo ancora gli scompartimenti gremiti di soldati che tornavano dai confini con la Jugoslavia dove c'era stata una schermaglia con il dittatore Tito , e il nostro Presidente del Consiglio Pella non ci pensò due volte a mandare alcuni carri armati e truppe italiane in difesa e allerta dei nostri confini. Anni dopo altri presidenti regalarono con Osimo mezza Istria alla Slovenia e quel gioiello di Capodistria.

Non vi racconto altro , un viaggio tra canti e fiaschi, una donna nel nostro scompartimento mi chiese da dove venivo, le risposi che ero figlio di un armatore.

Solo che il giorno dopo la fuga fu del tutto inutile perché mia madre mi riacomagnò a Udine senza tentennamenti e andò bene che non mi presi qualche frustatina nelle chiappe. Mia

madre non transigeva nella ubbidienza, ma era una donna di affetto e di cuore. E le frustatine erano *rare* ma giuste.

Il collegio Di Toppo per la cronaca cessò l'attività alla fine degli anni '80.

Oggi l'educazione dei figli, lasciando da parte altre istituzioni celebri come la ex Garaventa per i ragazzi un po' vivaci ... sembra liquefatta con la diffusione di droghe, internet, social network tra i ragazzi dai 12 anni in su. Li chiamano bulli, in realtà sono delinquenti, commettono reati come pestaggi soprattutto verso gli anziani o gente inifesa, ci scappa spesso il morto. E' cronaca di tutti i giorni.

I genitori ci sono? Che fanno? Sono in grado di controllare questi figli o, incollati ai social anch'essi, non si accorgono che internet e i social bisogna usarli con moderazione; non si accorgono che vivono una loro dimensione umana che, se non equilibrata dall'etica, li porta lontano come servi pieni di narcisismo e superficialità. I bulli che fanno? Senza aver avuto una educazione severa, si annoiano, diventano la parte negativa della *bestia*, E poi tanta droga come oggi che viene dall'Olanda, dall'America, dai clandestini che spacciano per sopravvivere... Ascoltate qualche volta Cafiero De Raho, capo della DIA, per rabbrivire della diffusione e la potenza di fuoco della ndrangheta.

Quella volta che fui ospite dell'Empire State I

Negli Usa ci sono sette Accademie di Marina Mercantile, fanno capo all'Accademia di Kings Point, dove gli studenti acquisiscono diplomi, lauree, certificati professionali per la carriera marittima e navigano in training su una nave scuola commerciale di grosse dimensioni Empire State VI, 1962, che sarà rimpiazzata da una nave moderna.

La prima nave scuola , Empire State I era un vecchio liberty, con gli allievi dell'Accademia a bordo . Era approdata a Genova e il comandante mi invitò a pranzo, una cortesia che provai anche con la Gorizont , nave scuola dell'Accademia di Odessa dell'Urss . Non siamo mai più riusciti ad avere una nave scuola. Meno male che 14 anni fa nacque a Genova la prima Accademia di Marina Mercantile sulla spinta di Stefano Messina e Dino Emanuelli e una direttrice, Daniela Fara , un vero comandante , che è andata in quiescenza in luglio.

IL CONCETTO DI PATRIA di Anna Bartiromo

...Siamo talmente convinti di far parte ormai di un'Europa unita da non accorgerci nemmeno lontanamente di cibarci solo della droga di questa illusione, visto che se fosse vero dovremmo avere non solo confini geografici ben definiti e visibili agli altri ma inviolabili, riconosciuti e rispettati. Intendo "contenuti" morali, civili, sociali, politici e religiosi in grado di garantire al nostro Paese tutti i requisiti summenzionati affinché possa vantare una sua precisa identità. Ora o io mi porto dentro un concetto, ormai, superato di -Patria- o stiamo muovendoci verso un nuovo concetto di Patria, talmente avveniristico, di cui mi sfuggono i contenuti. Dico che, personalmente, trovo sfacciatamente violentata la dignità di questa Terra, del Suo popolo, delle sue aspirazioni, delle leggi e della sua unicità e vedo fatto scempio anche dell'integrità territoriale delle sue regioni con la scusante di un'accoglienza divenuta, ahimè, per motivi già noti che qui non tratterò, quasi, se non del tutto, impossibile. Ed ecco che ci usano violenza, si superano i limiti delle acque territoriali e si va oltre e oltre e oltre infischiandosi

spudoratamente del nostro veto al riguardo, delle leggi e dei politici che le hanno sancite. A questo punto mi chiedo: primo- perchè la stessa violazione non è stata fatta su uno dei porti tedeschi, perchè con la stessa arroganza (mascherata di bonomia) non vanno ad approdare a Malta o in Francia o su un'isola inglese o altrove. Mi direte che la GB ha scelto di stare per i fatti suoi, ma dal momento che il tutto avviene per atti umanitari pensate davvero che gl'inglesi siano così malvagi da non sopportare la "violenza dei loro porti a scopi umanitari?... Credo proprio che se al Foscolo si offrisse di fare un salto con la macchina del Tempo, in questo nostro tempo, se ne scapperebbe via profondamente deluso mentre – qualcuno- che sta tentando disperatamente, con tutte le sue forze, di far rispettare l'Italia e i Suoi confini, si vede quotidianamente attaccato e offeso dai più...Buona notte.
Anna Bartiromo

Riviste e Libri

TTM maggio-giugno tecnologie trasporti mare, 50 anni smaglianti
Rivista Marittima organo della Marina Militare, se volete sapere dove va il mondo

L'Avvisatore Marittimo, settimanale, The MediTelegraph
CSTN Centro Studi Tradizioni Marinare, notiziario LNI on line,
Sea History, summer 2019, organo della National Maritime Historical Society, tradizioni cultura storia pittura,, seahistory.org
VITA E MARE, maggio-giugno voce unica marittimi e organo Collegio Capitani

Anterem, rivista semestrale di studi e ricerca letteraria sulla poesia diretta da Flavio Ermini

...ti regalo una città, di Giuseppe Viscardi, come fermare la ndrangheta in Liguria.

Voci sul mare, di Marco Molino, quindici interviste sul mare di grandi personaggi

Liguria Nautica, testata giornalistica online molto professionale.

ProcidaOggi n. 5-6 diretto da Domenico Ambrosino

In libreria la nuova edizione del corso di navigazione dei Glénans, la più grande scuola di vela d'Europa

Per tutti i velisti, esperti o neofiti, è semplicemente Il Glénans, vera e propria bibbia della navigazione a vela realizzato da Les Glénans, la più importante scuola di vela europea. Fondata nel 1947 in Bretagna, nell'arcipelago delle Glénan, da Philippe e Hélène Viannay, membri della Resistenza Francese, come luogo di accoglienza e di recupero per persone provate dall'esperienza della guerra, negli anni Les Glénans è diventata un modello di didattica innovativa; attualmente accoglie circa 15 mila allievi l'anno.

Il Corso di Navigazione (pagg. 1.072 illustrate euro 65.00) è la summa del metodo didattico della scuola, e dà risposta a tutte le possibili domande dei velisti, che siano alle prime armi o esperti: da come issare, regolare o ridurre le vele, a come ormeggiare e disormeggiare senza ansie; da come tracciare una rotta a come interpretare i bollettini meteo; dalle emergenze in mare alle buone pratiche ambientali.

Con un linguaggio semplice e comprensibile anche ai neofiti, completamente illustrato il Glénans prende in esame tutte le tipologie di navigazione a vela : dalle derive, alle crociere d'altura su cabinati, senza dimenticare i multiscafi. Un libro da consultare o da studiare, che ogni velista dovrebbe sempre avere a portata di mano.

Per informazioni: ufficio stampa Mursia – tel. 0227727326 – email press@mursia.com

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

Navi Porti Bordelli

Dalla Jugoslavia degli anni '20 l'odissea di un marinaio attraverso i continenti della globalizzazione

I sogni, le speranze, i sacrifici , di questi tempi li fanno le popolazioni che si spostano dai Paesi che deportano migliaia di persone, ma la storia di questo libro *Navi Porti Bordelli*, www.oltre.it, è una storia di mare nella Jugoslavia anni 20 vissuta da un ragazzo che diventa uono anzi marinaio, e che l'autore Giacomo Scotti intervista alla fine della sua carriera in pensione a Fiume.. L'autore vive a Fiume dove si occupa di rapporti tra le comunità italiane e quelle istituzionali. La storia descrive la Jugoslavia costiera ed é narrata da una prospettiva geografica e politica della terra balcanica con al centro la vita dei giovani con la passione per le navi e per i viaggi.

Come cambia lo stato d'animo di un giovane al primo imbarco? Drago, poi James, nato nel 1908 a Siny é mancato nel novembre 1998 a Fiume. Questo libro descrive gli anni intorno al 1920 dalla parte della Jugoslavia , 600 chilometri di nervatura ricca di porticcioli, approdi battelli come bus che dal Quarnaro con le grandi isole di Veglia, Cherso si illumina di una costa vivace e trafficata dirimpettaia della costa italiana. Allora , tranne Zara italiana, c'erano città storiche come Spalato, Sebenico, Ragusa che nei secoli e poi da Venezia furono dominate dalla cultura italiana.

Drago comincia con brevi imbarchi costieri e poi il grande salto nel mondo della emigrazione . Gente antesignana della globalizzazione.

A chi piace l'avventura , la sfida fino all'impossibile come nei romanzi di Cussler questo libro é un autentico "bordello" di uomini e di stati d'animo, sicuramente uomini coraggiosi , ragazzi se vogliamo provenienti da quelle terre jugoslave che erano negli anni venti e fino al 1936 sedi di compagnie armatoriali importanti . I giovani attraversano continenti , dal Sud America al Pacifico incappano in guerriglie , guerre mondiali , troveremo il nostro Grado o James ormai ufficiale

addirittura sui liberty . Giacomo Scotti, ha messo insieme come un ultimo vero libro di mare e di terra, la storia soprattutto di uomini coraggiosi. (DL)

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

Una biblioteca di argomenti navali che naviga senza timoniere

Buongiorno a tutti, mi presento:

sono la figlia del prof. Livio Donaio, vecchio socio del Gruppo di Cultura Navale; mio papà purtroppo è mancato nel 2013 ed io Vi scrivo perché mi trovo ora, a mio malincuore, a dover mettere mano alla sua biblioteca ancora conservata intatta nella sua libreria che vanta un'ampissima raccolta di libri soprattutto di argomento navale, data la sua passione per il modellismo e la storia navale; libri in ottime condizioni perché mio papà li conservava con estrema gelosia e cura e che spesso si faceva inviare anche dall'estero, Inghilterra, America, Germania, Francia, per cui molti in lingua. Vi invio le foto dei libri che al momento sono riuscita ad esaminare e che sono una minima parte di quelli che la libreria custodisce. Io purtroppo sono costretta a venderli.

Se qualcuno fosse interessato mi può contattare tramite questa email o tramite il cellulare:

346 0111679 anche su whatsapp

RingraziandoVi per la cortese attenzione e scusandomi per il disturbo Vi porgo i miei

Cordiali Saluti

Anna Luisa Donaio

LE ANALISI DI TOBIA COSTAGLIOLA

IL “CLUSTER” MARITTIMO ITALIANO OGGI e la... Federazione del Mare

Dove è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di Sistema Portuale ? E il Sottosegretario “ad hoc”, e il nuovo Ministero? o un nuovo Ministro? Quali prospettive per il futuro?

A queste e altre domande risponde Tobia Costagliola rievocando fatti , persone e occasioni mancate . Segue l'intervento di Stefano Messina e altri personaggi.

Nella precedente pubblicazione, abbiamo evidenziato quanto potrebbe giovare al nostro Paese una maggiore consapevolezza, sia a livello popolare che istituzionale, della valenza dell'economia del mare e di tutte le attività ad esso correlate. Constatiamo continuamente, a tutti i livelli, come una inadeguata percezione della funzione trainante e vitale del mare costituisca un grave danno per lo sviluppo, la crescita e la competitività con altre nazioni la cui economia è ai massimi livelli anche in funzione di una maggiore sensibilità ed attenzione verso “l'economia del mare” . Nonostante le molteplici iniziative imprenditoriali, gli operatori italiani si sentono abbandonati, isolati, vittime della burocrazia, dei ritardi, della inefficienza di alcuni apparati, delle riforme non attuate o attuate parzialmente e sono stanchi degli altisonanti annunci non seguiti da fatti concreti. Tuttavia, per completare

questo scenario, va anche detto che, anche loro, con i loro egoismi talvolta accompagnati da una scarsa e poco lungimirante visione imprenditoriale, hanno le loro colpe. Indubbiamente, un paese come l'Italia, che "sopravvive" con l'industria manifatturiera di trasformazione e col turismo, non può permettersi di avere una carente politica dei trasporti marittimi e una discontinua o carente programmazione infrastrutturale. Seppure vibrante e ripetuto, il grido di dolore che si leva da tutte le categorie del cluster marittimo non viene assolutamente recepito dal Governo e dalla Politica distratta da altre problematiche o forse incapace di capire il significato delle varie istanze e l'urgenza di interventi radicali e non più procrastinabili.

Gli accorati appelli e le istanze degli operatori all'Assemblea Federagenti

Attualmente, si registra una grave assenza di un referente politico su porti e trasporti e, durante l'Assemblea annuale di Federagenti (14.06.2019) il presidente Enzo Duci ha perfino lanciato a tutto il cluster marittimo un "decalogo Sblocca Mare". In tutto dieci proposte che, sostanzialmente, non hanno niente di innovativo ma che consentirebbero al sistema portuale e marittimo italiano di riagganciarsi allo sviluppo globale. Negli ultimi dieci anni le cifre del sistema marittimo e portuale italiano sono rimaste sostanzialmente stabili riguardo ai numeri complessivi in tonnellate di merci movimentate. Negli ultimi 40 anni, invece, il traffico mondiale delle merci è continuato a crescere. I dati del traffico globale parlano chiaro: nel 1980 circa 3 miliardi di tonnellate di merce movimentata, che diventano 6 miliardi nel 2000 e 12 miliardi di tonnellate nel 2018. A differenza di questo andamento il sistema Italia rimane fermo sugli stessi numeri (cfr. discorso di Enzo Duci).

In questo scenario emergenziale in cui diventa sempre più impellente affrontare le tematiche più critiche, molte speranze, non so se a torto o a ragione, erano state riposte nel vice ministro Rixi che sembrava l'unico in grado, almeno di colloquiare e recepire, se pur tra tanti intralci e confusione, le istanze degli operatori.

Ma, con la “fuoriuscita” di Rixi, il comparto marittimo italiano sembra ora essere precipitato nello smarrimento e nello sgomento più totale. Il Corriere Marittimo dell'8 luglio, a questo proposito, riporta le dichiarazioni di Enzo Duci di cui trascriviamo uno stralcio : *“L'assenza di un riferimento politico in grado di affrontare le tematiche del trasporto e della logistica, dalla posizione in cui svolgeva il suo lavoro il vice-ministro Rixi , è un problema serio per noi operatori, ma lo è specialmente per il ministro Toninelli (!) che si trova ad affrontare da solo questioni diversificate e insostenibili per un singolo uomo di governo. In questa fase di cambiamento a livello internazionale, i danni per il nostro Paese possono essere potenzialmente di entità incommensurabile. Le conseguenze di questo vuoto di conoscenza e di consapevolezza sono probabilmente destinate a incidere in modo permanente, per anni, sulla capacità dell'economia italiana di competere sui mercati [...]. L'importante è “fare alla svelta” e porre il ministero e il ministro in condizione di poter contare su un tecnico che conosca e sia in grado di affrontare sollecitamente le Tematiche e i problemi cocenti del settore. [...] Ogni dibattito, ogni capacità di affrontare tematiche, specie emergenziali che riguardano il settore marittimo, i porti, la logistica e quindi l'asse portante dell'economia italiana si è bloccato, o si è invischiato in una palude che minaccia seriamente di impedire qualsiasi prospettiva di ripresa del Paese.[...]A nostro parere è oggi non più rinviabile la scelta di un referente dedicato in seno al Governo per tutte le tematiche afferenti al*

settore portuale, alla logistica, alle politiche marittime, Via della Seta inclusa”.

Ma quella di Gian Enzo Duci non è l’unica voce che si leva in questi frangenti. Nella numerosa assemblea di Federagenti si sono confrontati, tra gli altri, Mario Mattioli, Stefano Messina, Giovanni Pettorino, Comandante Generale Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, dulcis in fundo, i due giornalisti Gian Antonio Stella e Luca Telese che, stimolati ad arte da Duci hanno, nel loro stile, dipinto un artistico quadro “impressionista”, pardon!

...“impressionante”... sulla burocrazia “buona” e “cattiva”, integrata con la politica...

Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, pur condividendo molti punti evidenziati da Duci nel suo “decalogo”, pur rivendicando i tanti decaloghi già prodotti, negli anni, dalla stessa Confitarma in materia di sburocratizzazione, ha rimarcato che : *“Il problema è a monte, cioè, il cluster marittimo italiano non è ancora riuscito ad esprimere una effettiva compattezza di intenti: ogni componente elabora proposte, tutte in gran parte condivisibili, ma spesso caratterizzate da un individualismo che inevitabilmente tende a svalutare l’interesse comune”.*

“In questo delicato momento per il nostro Paese e in particolare per il nostro settore, è quindi importante essere uniti e solidali. In quest’ottica, come Presidente della Federazione del Mare sarei più che felice di poter accogliere in quella sede tutti coloro che sono disponibili a condividere gli obiettivi per formulare finalmente proposte che veramente possano restituire forza al cluster marittimo italiano”.

“Occorre una vera e concreta volontà a lavorare insieme per un obiettivo comune, prima di chiedere alla politica di essere efficace come regolatore”.

Stefano Messina, l'altro rappresentante degli armatori italiani confluiti in Assarmatori di cui è presidente, non trascurando di rivendicare il suo sostegno alla riforma portuale del 2016, ha rimarcato come, a livello di organismi di guida dell'Unione europea, la situazione sia ancora peggiore rispetto a quella italiana, con problematiche del settore mare drasticamente sottovalutate. Ha inoltre invitato a valutare un ruolo più importante in questo settore della Cassa Depositi e Prestiti, evidenziando poi che l'Italia è il primo paese, per quanto riguarda le Autostrade del mare, con la flotta di traghetti ro-ro più importante al mondo. Non è "gossip" ma è stato riportato che la platea si attendeva da Messina una particolare reazione ai commenti di Mattioli sul "decalogo" ma, le circostanze, forse il tempo a disposizione, non gli hanno consentito di esprimere interamente il suo parere deludendo quella frangia di maliziosi che non mancano mai in siffatte assemblee...

Giovanni Pettorino si è espresso favorevolmente all'istituzione di una figura di coordinamento politico forte (sottosegretario "ad hoc"), ritornando sul tema del passato ministero del Mare, frantumatosi nei tre dicasteri attuali (MIT, Ambiente e Pesca). Infine, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non so se ben compenetrato nel suo ruolo di destinatario dei vari "lamenti" dell'assemblea (manca solo il fatidico grido "crucifige!"..) interviene su alcuni punti del citato "decalogo" (burocrazia, deleghe, concessioni, dragaggi, ecc.) evidenziando la mancanza di fondi per portare avanti lo sviluppo dei settori strategici(!). Poi, a sua volta, lamenta la mancanza di modernizzazione della Pubblica Amministrazione, la mancanza di programmi nuovi, la mancanza di personale e, senza poter prendere nessun impegno, riconosce che tra gli altri, il tema delle deleghe e delle responsabilità è un problema da affrontare a fondo...

Tutti d'accordo per la designazione di un nuovo interlocutore. Sottosegretario "ad hoc"?

Il quadro emerso da questa assemblea, in definitiva, evidenzia, né più né meno, ancora gli stessi problemi di cui, a più riprese, abbiamo già scritto ripetutamente ed abbondantemente, con l'aggravante sempre più insostenibile per il paese, dei danni derivanti dal trascorrere del tempo in una quasi totale irresponsabile immobilità.

Per un osservatore attento, tuttavia, non sfuggono alcuni "dettagli" che rivelano una scarsa ed inadeguata sintonia tra i vari oratori intervenuti. C'è l'impressione che ciascuno, se pur convenendo in toto o in parte sulle proposte di Duci, tendesse ad andare per la propria strada senza quella giusta dose di compromesso tanto saggiamente necessaria quando ci sono interessi e vedute contrastanti. Su una cosa sono tutti d'accordo : è necessario individuare un valido e preparato interlocutore che possa operare in un contesto (nuovo Ministero del Mare?) adeguatamente strutturato e dotato di risorse adeguate sia dal punto di vista tecnico che politico. E' chiaro che ci si contenterebbe anche di un semplice sottosegretario "ad hoc" pur di uscire da quella "palude" sopra evocata.

Negli ultimi due mesi molteplici sono state le sedi da cui ulteriori sollecitazioni e grida di allarme si sono levate verso "non meglio identificati e distratti interlocutori istituzionali". Significativi gli appelli partiti durante le sessioni dei vari convegni organizzati nell'ambito di Port & Shipping Tech Main Conference svoltasi a Genova dal 26 al 28 giugno, inserite nella Tradizionale Genoa Shipping Week.

Il diffuso disagio degli operatori è emerso anche nelle sessioni tecniche che riguardavano materie di natura diversa. In questa sede è emerso anche un vibrato richiamo per la

convocazione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Ricordate di cosa si tratta ? Ne avevamo scritto a più riprese durante il lungo iter di implementazione della Riforma Portuale.

L'Istituto creato nel 2016 , ebbe la sua prima riunione a luglio del 2017 e, fino ad oggi è stata seguita soltanto da altre quattro riunioni...E, infatti, oggi ci si chiede : dove è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di Sistema Portuale ? Se lo chiedono gli Armatori di Confitarma e Assarmatori che propongono al governo un commissario ai dragaggi e lo esortano a emanare i regolamenti sul bunkeraggio di gas. «I tempi per emanare i bandi di gara delle grandi opere sono superiori agli standard europei, e quelli delle fasi successive sono addirittura drammatici, anche a causa dei costanti ricorsi al TAR di chi perde le gare», spiega Mario Mattioli, presidente di Confitarma. « Il costo della burocrazia è considerato ormai parte del rischio-paese, ma questo scoraggia gli investimenti internazionali».

Alberto Rossi, direttore di Assarmatori aggiunge «Alla legge portuale non serve un tagliando: le norme ci sono, il problema è che non vengono applicate fino in fondo. Vogliamo - continua - quindi mandare un messaggio forte al ministero dei Trasporti: è necessario convocare la conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale, l'unico momento di confronto che prevede la presenza dei rappresentanti degli operatori privati, compresi gli armatori, e soprattutto il luogo teoricamente deputato a prendere le decisioni strategiche sulle grandi opere infrastrutturali, fondamentali per garantire la competitività dei nostri scali». Secondo Rossi un potenziamento della politica portuale potrebbe venire da nuovi regolamenti sul bunkeraggio navale di gas naturale liquefatto,

«servizio sempre più richiesto dagli armatori nei prossimi anni», e dall'istituzione di un commissario nazionale per i dragaggi, «una vera emergenza», con le sue leggi poco armonizzate «declinate in modo diverso in ogni regione».

Considerazioni finali e qualche commento.

Nulla di nuovo sotto il sole : non sono argomenti nuovi; se ne parla ormai da anni...Abbiamo citato le due organizzazioni armatoriali ma dobbiamo evidenziare che il disagio del “cluster” è stato anche manifestato, con i toni più diversi, da tutti gli operatori nonché dai rappresentanti e dai Presidenti delle AdSP e dalle Capitanerie che nella loro veste istituzionale vivono un grande disagio pur sforzandosi a dare il massimo della collaborazione ma senza poter dare quelle risposte che altri dovrebbero dare.

Non si può negare che se si è avvertita, dalle varie esternazioni e sollecitazioni, una perfetta sintonia tra tutto il “cluster” sulla necessità di un valido interlocutore e di un organo che rispecchi la struttura del “superato” Ministero. Tuttavia, a partire dai commenti sul “decalogo” di Duci, è stato avvertito qualche segnale che induce la mia mente un po’ distorta ad immaginare come, appena trovato l’interlocutore o gli interlocutori tanto agognati, ognuno cercherà di farsi avanti per conto proprio per chiedere “acqua per coltivare il proprio orticello”... E si corre il rischio di perpetuare quelle divisioni tanto dannose all’intero sistema. Il vecchio adagio “L’unione fa la forza” sembra essere ignorato e superato da un dannoso senso di egoismo e presuntuosa autoreferenzialità. Devo dire, tuttavia, che c’è anche qualche segnale positivo. Ne cito due :

1. Come abbiamo visto, Assarmatori e Confitarma sono d’accordo sulla necessità di convocare la citata Conferenza Nazionale. Questa convergenza non sarebbe un evento

straordinario in un paese “normale” ma date le circostanze, possiamo ritenerlo un elemento positivo...

2. Confitarma e Assarmatori hanno anche lasciato intravedere una possibile convergenza sull'idea di Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma, di estendere il Registro Internazionale, con tutti i suoi benefici fiscali e contributivi, anche alle società di “shipmanagement”.

Ci resta la speranza, mai sopita, che questi segni di condivisione siano forieri di un più saggio comportamento, di una maggiore univocità di intenti e minore conflittualità, se pur con la necessaria dialettica, per conseguire una maggiore e più proficua incisività sulla “politica “, con maggiori benefici per il paese. Mi auguro che quando questo mio testo verrà pubblicato da Decio Lucano, ogni problema sarà già stato risolto...

Ravenna, 10 luglio 2019

Tobia Costagliola

“Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell'Unione Europea”

ROMA .Il più grande fallimento dell'Union Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L'atto di accusa porta la firma di ASSARMATORI, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia. Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell'Annual Meeting le linee strategiche dell'Associazione, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione. Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti. Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: La Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "VIA ITALIANA" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

“La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche”.

ASSARMATORI si è candidata quindi a promuovere da subito “un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del

gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture”. “C’è bisogno che il Governo - ha sottolineato il Presidente di ASSARMATORI - tracci un’efficiente e armonizzata “VIA ITALIANA” alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l’Italia intende adottare”.

ASSARMATORI ha anche puntato il dito contro la cronica sottovalutazione dell’importanza dei trasporti marittimi e dell’industria del mare sottolineando come questo comparto valga circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore ciò significa 45 miliardi di euro e lavoro a oltre 880 mila italiani; considerando l’effetto indotto sul resto dell’economia il fatturato dell’industria del mare balza a circa 130 miliardi di euro e a titolo di esempio, l’automotive si ferma a 93 miliardi di euro.

Un’indicazione inequivocabile dall’Annual Meeting di ASSARMATORI. Pubblichiamo alcuni interventi.

L’Europa guardi più al mercato globale che alle norme sulla concorrenza interna

Il CEO di Fincantieri, Giuseppe Bono, annuncia la collaborazione con Enel per le banchine elettrificate.

Toninelli: accelerazione sulle nuove norme per sveltire i dragaggi nei porti.

Via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti. Sono stati questi gli elementi trainanti il dibattito, talora molto acceso, che si è svolto a Roma, durante il primo Annual Meeting di ASSARMATORI. Di fronte a un auditorio di circa 600 persone, nella quasi totalità addetti ai lavori, operatori, ma anche economisti e politici, i temi del ruolo dell’Europa negli equilibri sempre più fragili dell’economia mondiale, nella prospettiva di una diarchia Stati Uniti- Cina, hanno tenuto banco anche e specialmente per i riflessi che inevitabilmente hanno e avranno con sempre maggiore intensità sui traffici marittimi.

L'ex Presidente del Consiglio, Enrico Letta, nella veste di esperto internazionale di geopolitica, ha sottolineato la necessità che il Governo italiano punti con decisione, non tanto al ruolo di Commissario alla concorrenza, ma a quello di Commissario ai trasporti che risulterà strategico per il futuro dell'Unione e per la difesa degli interessi italiani.

Da Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri e dall'economista Giulio Sapelli sono state lanciate accuse circostanziate alla politica, o meglio, alla "non politica" europea degli ultimi vent'anni. Una politica ossessionata dalle norme sulla concorrenza che oggi renderebbe impossibile un'operazione come quella che ha prodotto uno dei rari successi industriali europei, il consorzio Airbus, e che dietro a un'attenzione maniacale per la finanza, ha soffocato qualsiasi riferimento alla realtà.

"Perché non esiste un telefonino made in Europa?" Si è chiesto polemicamente Bono (che fra l'altro ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti italiani), che ha invitato l'Europa a guardare alla competizione con il mondo e a temere le vere minacce egemoniche che sono rappresentate più dall'India che dalla Cina.

Sapelli ha spostato con decisione il tiro sull'Africa, definendola la grande sfida degli anni a venire, connotando di contenuti strategico-militari e non commerciali la cosiddetta Via della Seta e definendo un'utopia la presunta spinta egemonica della Cina, da lui definita "una tigre di carta" sul commercio mondiale.

Carlo Secchi, coordinatore di uno dei più importanti progetti di rete TEN-T ha individuato in multimodalità, digitalizzazione e sostenibilità, le tre chiavi sulla base delle quali l'Europa compierà scelte di priorità nell'erogazione di finanziamento alle reti di trasporto.

15 ANNI DI NAVIGAZIONE INTORNO AL MONDO DELLA COMUNICAZIONE

L'informazione che buca lo schermo dal 2004

La prima rivista settoriale on-line di shipping, porti e trasporti” fondata e diretta da Angelo Scorza che ce la racconta direttamente.

“Buon vento Ship2Shore. Nasce la prima rivista settoriale on-line di shipping, porti e trasporti”

Così scrivevamo, rivolgendoci un auspicio beneaugurale, il 12 ottobre 2004 sul numero 0, per presentare il lancio sul mercato del nostro innovativo prodotto editoriale.

Allora la navicella S2S era salpata un po' a fari spenti - suscitando una certa curiosità e l'immediata simpatia tra gli addetti ai lavori - diretta a orizzonti di navigazione allora imprevedibili (anche se, profeticamente, scrivevamo: “verso lidi oggi forse non del tutto percettibili”) che l'avrebbero portata, in soli cinque anni, a solcare concorrenziali mari internazionali veleggiando sull'edizione in lingua inglese, timonata da quasi un 'uomo solo in plancia'.

Oggi, dopo tre lustri di intensa attività, avendo dapprima preso l'ultima coda dell'onda lunga della bonanza di mercato che aveva illuso tutto lo shipping e poi sapendo destreggiarsi nei marosi della recessione generale che non hanno risparmiato neppure il settore editoriale, lo scafo su cui opera una ciurma affiatata che risponde in pieno alle tabelle d'armamento della stampa leader di nicchia è diventato, innegabilmente, un brand di successo.

Ecco perché a distanza di 15 anni, senza eccessivi clamori – perché sarebbero probabilmente fuori luogo, dato il nostro ruolo neutrale di osservatori del settore - ma con il legittimo orgoglio di chi ha visto affermarsi con progressivo vigore un'idea che, a dispetto di qualche scetticismo iniziale, si è rivelata presto vincente, abbiamo pensato di dare un segnale forte circa la nostra presenza consolidata, organizzando un evento il 27 giugno scorso.

Cogliendo l'occasione della gran kermesse della GSW Genoa Shipping Week, che biennialmente riporta piena centralità sulla Lanterna marittimo-portuale, la Redazione ha invitato, per un brindisi musicale 'condito col pesto' (sì commemorativo ma soprattutto all'insegna della bonomia e dell'allegria), tutti gli affezionati lettori abbonati e gli inserzionisti.

Come già in occasione del vernissage del gennaio 2009, quando alcune centinaia di ‘seguaci’ ci avevano fatto visita nella nuova sede di Via Felice Romani, neanche questa volta il ‘popolo’ di S2S ha fatto mancare un tangibile e affettuoso supporto alla nostra iniziativa.

Una testimonianza di stima che è la migliore ricompensa per il lavoro che, con grande dedizione e passione, il nostro eclettico team svolge quotidianamente con un solo obiettivo: continuare a tenere elevata la qualità del nostro servizio di informazione anche per permettere di comunicare al meglio le proprie iniziative ad aziende ed enti che si avvalgono della Testata quale veicolo di promozione.

Oltre 150 graditi ospiti, provenienti da varie parti d’Italia e anche dall’estero, con logica turnazione perché tanti erano gli impegni di giornata, si sono complessivamente affacciati alla fascinosa corte di Palazzo Rosso, nell’aristocratica e opulenta Via Garibaldi, per brindare alla partnership instaurata negli anni tra operatori e osservatori del settore marittimo-portuale, della logistica e dei trasporti.

Molti altri invitati, che già si erano registrati, sono stati tenuti lontano dal caldo inaspettatamente atroce e dalla concomitanza di almeno cinque eventi ufficiali annunciati da tempo nel palinsesto ufficiale della GSW.

Non possiamo certamente fare l’elenco di tutti i nostri ospiti – e non tanto per questioni di privacy – né tantomeno citarne solo alcuni, per motivi di spazio, perché peccheremmo nel nostro credo, che è quello di trattare alla stessa maniera tutti i nostri stimati follower e le notizie che li riguardano. Ma non possiamo negare la soddisfazione di avere accolto i vertici delle più prestigiose associazioni di categoria nonché i titolari di grandi aziende ai vertici nazionali.

Come un eclettico team giornalistico ha girato la boa e navigare in altura/ Entriamo nel dettaglio , come nasce S2S

L’occasione è stata propizia per mettere i puntini sulle ‘i’, per ricordare a tutti i partecipanti che l’attività – nata ad inizio 2004 in una stanza in affitto presso uno studio professionale, dopo essere stata avallata, non solo psicologicamente ma anche finanziariamente da un pokerissimo di partner strategici non operativi – è cresciuta in

maniera esponenziale fin dal primo momento di verifica: a gennaio 2015, terminata la fase promozionale di distribuzione gratuita, Ship2Shore ha cominciato a chiedere di essere letta in abbonamento, riscuotendo subito nel primo anno il placet di uno zoccolo duro di lettori che ancora oggi costituiscono il 10% del nostro portafoglio. Passando attraverso quattro diverse edizioni grafiche di impaginazione, che hanno rinfrescato anche il logo, S2S ha giocato la seconda grande partita nel 2013, passando da settimanale illustrato – un asset che ovviamente permane, accanto ai prodotti speciali quali i Supplementi – a quotidiano aggiornato in tempo reale: un'altra scommessa vinta a mani basse che ha permesso, malgrado anche tentativi di imitazione della concorrenza, di restare sulla cresta dell'onda della leadership settoriale.

Un risultato che – come ricordato nel saluto – è frutto di un lavoro di squadra giocato a memoria; il front man è colui che, viaggiando con regolarità e assiduità per tutta Italia ed anche all'estero, porta fuori la faccia e il verbo di S2S. Ma questa essenziale attività di promozione e di pubbliche relazioni non sarebbe possibile se dietro non ci fossero una decina di persone che, dall'amministrazione alla segreteria di redazione, dal marketing alla produzione editoriale, dall'impaginazione grafica alla traduzione, non svolgessero la propria parte, portando tutti un tangibile contributo alla causa.

E pertanto, in questa circostanza festosa, tutti i 10 membri dello staff interno di S2S hanno avuto, per una volta, l'onore della ribalta pubblica, come da loro largamente meritato.

Ma nessuno ha intenzione di smettere di remare per crogiolarsi sulle attestazioni di fiducia che riceviamo regolarmente, perché il novero dei nostri circa mille 'fedelissimi' (tra soggetti giuridici abbonati e inserzionisti) è il nostro vero patrimonio. Naturalmente questo piccolo, ma per noi significativo traguardo dei 15 anni, è solo una tappa intermedia, un trampolino di lancio, per continuare a 'lavorare' le notizie come abbiamo sempre fatto: 'scavando' la notizia, elaborando il background che si cela dietro al comunicato stampa, per dare quel valore aggiunto che il Lettore chiede legittimamente.

“...mantenere l'equilibrio e una serena obiettività nel riportare, con capacità d'analisi come osservatori neutrali, i fatti e gli eventi che descrivono le innumerevoli sfaccettature del business in cui ci

muoviamo....paradigmi operativi che non intendiamo perdere di vista nel complesso e pericoloso (e però unico ed affascinante) mestiere di cronisti di un settore così serio e rigoroso...produrre un'informazione seria e professionale nell'ambito di una stampa libera, tecnica, commerciale ed infine politica solo quanto e quando necessario a fare lobby a difesa degli interessi degli operatori, troppo spesso sacrificati sull'altare di inspiegabili logiche istituzionali... scrivevamo nel 2004. "Insomma, ci siamo posti compiti ed obiettivi sicuramente non banali ma, secondo il nostro modesto parere, essenziali ai fini di mantenere intatta la qualità del prodotto che vogliamo offrire al mercato... abbiamo ad essere quantomeno credibili e seri per diventare una fonte di riferimento settoriale".

Lasciamo al vostro giudizio sovrano valutare se questo obiettivo è stato raggiunto.

Con un pizzico di presunzione, pensiamo di non accampare pretese eccessive quando ci vantiamo di essere dal 2004 primi nel web, sempre primi sulla notizia.

Come ben sintetizzato nell'efficace logo coniato per il 15° anniversario d'attività, Ship2Shore è davvero l'informazione che buca lo schermo, qualunque sia il tipo di dispositivo su cui si legga!

Angelo Scorza

Direttore Responsabile

La marineria italiana è anche questa

“ METTI... UN' EMOZIONE A

STROMBOLI “ quando arrivi sull'isola e il vulcano comincia a eruttare ...

di Francesco Pittaluga, protagonista

**“ Neri corvi scendono in volo dalle tue pendici:
sembrano sfiorare lievi le sabbie nere**

e il mare di cobalto che ti fa corona”

Quando il marinaio di turno bussa con forza alla porta della mia cabina gridando:

“...Stromboli!...Sveglia!...Siamo in arrivo a Stromboli!”, le ombre della notte stanno appena strusciando svogliatamente via dal mare: quel mare ancora cupo e quel cielo, sbirciati velocemente dall’oblò imbrattato di salmastro, hanno lo stesso colore dell’inchiostro annacquato. E l’odore delle alghe in putrefazione sulla battigia. Dieci ore di navigazione da Napoli con il ronfare placido delle turbine e tanti pensieri nella testa per l’imminente attracco: ricordi antichi, nuove emozioni ed il saluto superbo dello sfrontato cratere che mi accoglie con tutta la sua prepotenza fra gli ultimi stenti dell’alba e le onde arruffate dal vento. Di fronte, l’isola ancora addormentata che mi viene incontro come l’iceberg traditore del Titanic.

La nave asseconda la sua poppa al piccolo imbarcadero proteso nel Tirreno e accosta, avanzando e indietreggiando cauta come una chioccia mentre l’ufficiale addetto alla manovra urla al megafono e corregge distanze e allineamenti.

A guardarla da sotto in sù, la montagna accovacciata sull’acqua è di una arcigna, severa bellezza: le case di Scari, di un biancore sfacciato, spiccano come diamanti sullo scuro velluto dei ripidi costoni e assecondano l’orlo discontinuo del tappeto delle pietre pomice disseminate dalla marea sul nero arco infernale della spiaggia lavica. Sul molo trovo come sempre ad attendermi il fido Antonio che avevo raggiunto la sera prima al telefono poco dopo che la “Laurana” aveva lasciato il Molo dell’Immacolatella nel porto di Napoli. E’ da sempre mia abitudine chiamarlo e ricordargli di venirmi a prendere la mattina successiva, ma lo faccio solo quando mi rendo conto che la nave sta effettivamente staccando gli ormeggi. Negli anni è infatti capitato che qualche avaria dell’ultimo momento avesse posticipato la partenza anche di un giorno o due, e di navi se ne sono avvicendate tante da quando bazzico questa rotta, dalla mitica “Lipari” alla “Piero della Francesca” passando alla “Pietro Novelli”, alla “Vittore Carpaccio” e poi alle più grandi “Palladio”, “Sansovino” e “Laurana” che, nei nomi stessi, denunciano origini alto-adriatiche che poco avrebbero a che fare con le nuove rotte chiamate a percorrere da

qualche anno. Devo dire che comunque sono sempre stato abbastanza fortunato e, quel che più conta, non mi è mai capitato di dovere omettere lo scalo di arrivo per maltempo o altro. Grazie all'abilità di manovra dei marittimi della "Siremar" e ad un pizzico di fortuna, anche.

Antonio mi accoglie sempre cordialmente ma è spiccio, come tutti gli isolani: carichiamo il mio bagaglio sul pianale della sua vecchia Ape furgoncino, ci fermiamo a fare colazione, rigorosamente cappuccino doppio e cornetto caldo appena sfornato, presso l'unico baretto già aperto alle sei del mattino e poi via, verso casa.

Cerco di sovrastare coi miei pensieri il fracasso della "lapa", come qui chiamano da sempre quegli ormai datati piccoli mezzi di trasporto della Piaggio che fin dal mattino presto sconquassano sfacciati l'aria ancora frizzante della notte appena trascorsa.

Ad ogni mio nuovo arrivo non posso fare a meno di chiedermi cosa sia che mi spinge da anni a cercare rifugio su quest'isola che a tanti incute timore a causa della presenza costante e rumorosa di "Iddu", il vulcano signore e padrone che io invece ho sempre visto come un amico con cui convivere e di cui ci si può fidare se lo si conosce e lo si rispetta.

Stromboli, con i suoi hibiscus multicolori, le sue ginestre, le sue buganvillee in fiore sino a dicembre, le sue piante di capperi selvatico, le sue palme, gli ormai rari vigneti, gli ulivi e gli alberi di limoni: ci sono giunto quasi per caso più di vent'anni fa ed ho avuto la fortuna di conoscere alcuni dei vecchi abitanti dell'isola, quelli che avevano la memoria storica dei grandi esodi verso l'Australia e le Americhe, di quando non c'era la luce elettrica, non si sapeva cosa fossero i servizi igienici e di turisti ne arrivavano pochi. Quando, cioè, si conduceva ancora quella vita elementare di cui mi sono illuso di poterne ripercorrere almeno le ombre: un'esistenza primordiale, scandita dal passaggio delle stagioni, dall'arrivo delle beccacce e del falco pellegrino, dalla pesca dei tonni alla maturazione dell'uva e dei capperi. Quando quasi nessuno aveva ancora mai visto una moto o una bicicletta e i pochi ricchi dell'isola si distinguevano dai tanti poveri non tanto nell'abbigliamento quanto dal fatto che i primi avevano di che mangiare tutti i giorni ed i secondi si dovevano accontentare di qualche fico, un piatto di lenticchie o di cucunci, i frutti maturi del capperi ma, fortunatamente per tutti, il pesce era

così copioso da fare sì che fosse sufficiente calare un amo a mare per tirarne su tre alla volta.

Ciò accadeva ovviamente molto tempo prima del mio arrivo.

Fino ai primi del Novecento Stromboli contava più di cinquemila abitanti, oggi arriva sì e no a trecento: l'isola era tutta una distesa di vigneti fino alle prime sabbie del vulcano e più di quaranta velieri facevano la spola con la Sicilia ed il Continente trasportando malvasia, capperi, prodotti dell'artigianato locale per tornare carichi di grano, altre derrate alimentari e pochi passeggeri occasionali.

Stromboli doveva essere allora più o meno come l'aveva vista una cinquantina d'anni prima l'arciduca Luigi Salvatore d'Asburgo, geografo ed etnologo oltreché rampollo di una delle casate più illustri d'Europa e che, a bordo del suo panfilo "Nike", visitò in lungo e in largo tutte le isole del Mediterraneo e ci ha lasciato una monumentale opera sulle Eolie, condensandola in otto volumi, uno per isola più un'appendice, oggi introvabili e di cui per fortuna sono riuscito negli anni a reperirne fortunatamente una copia.

Poi il mondo è cambiato, repentinamente e rapidamente: chissà da dove arrivò la fillossera che bruciò i vigneti, venne costruita la ferrovia lungo la dorsale tirrenica che fece crollare i traffici marittimi di cabottaggio e spuntarono le prime navi a vapore che soppiantarono le più vecchie e lente tartane. Le due grandi chiese del borgo persero tanti fedeli e Stromboli si trasformò in una specie di fasciosa Cayenna da dove folle immiserite evadevano periodicamente a gambe levate fermandosi a prendere fiato solo quando giungevano finalmente all'altro capo del mondo.

Ci si mise anche "Iddu", con la spaventevole eruzione del 1930 e dovremo arrivare al 1949, quando Rossellini e la Bergman sbarcarono qui per girare il loro "Stromboli, terra di Dio" e dare inizio ad una delle storie d'amore più popolari e controverse del dopoguerra. Per chi aveva avuto il coraggio di rimanere, o forse l'incapacità di trovare la forza di andare via, fu una manna dal cielo: l'anno successivo iniziarono ad arrivare i primi turisti, francesi per primi, poi i tedeschi e da ultimo gli italiani.

Il turismo a Stromboli l'ha inventato Don Antonino Di Mattina, Parroco e a suo tempo presidente della locale Pro Loco. Ho avuto modo di conoscerlo molto anziano, poco prima che se ne andasse: ormai aveva lasciato ad altri la gestione di quegli affari che a suo

tempo gli avevano mosso anche delle critiche, ma coi suoi occhietti ancora vispi e quel cipiglio fiero che non l'aveva mai abbandonato faceva ancora sentire la propria presenza agli altri isolani, compresi quelli che non l'avevano mai amato.

Nei primi anni Cinquanta del secolo scorso aveva gestito un primo ostello, una specie di pensioncina senza pretese che era stata in origine un rifugio del "CAI". Seguendo il suo esempio, altri cercarono di attrezzarsi e vennero aperti anche i primi ristoranti cui attendeva Donna Peppina con le sue mitiche sorelle che fecero anche da comparse nel film di Rossellini come quasi tutti gli abitanti dell'isola di allora. Don Antonino non poteva temere la concorrenza di nessuno almeno fino a quando il suo "Villaggio Stromboli", aperto in società con alcuni suoi familiari, non venne eguagliato o surclassato dalle strutture alberghiere che sorgeranno in seguito, da "La Sirenetta", all' "Ossidiana", all' "Hotel La Sciara" al "Villa Petrusa" e pochi altri.

Nel breve volgere di alcuni anni il turismo di élite si è trasformato in turismo di massa, soprattutto nei mesi estivi, complici i veloci aliscafi che hanno sostituito i lenti vaporette di un tempo. I vecchi ruderi semiabbandonati che fino agli anni Sessanta venivano ceduti per un'inezia, sono diventati fonte di lucro e di investimento insperato per i loro proprietari: venduti a peso d'oro o ristrutturati e adibiti a seconde case per le vacanze. A seguito di ciò gli ex-contadini e pescatori dell'isola si sono improvvisati operatori turistici: oggi a Stromboli ci sono più di otto fra alberghi, pensioni e ostelli e non so più quanti bar, ristoranti e negozi e negozietti di ogni genere. Il turismo ha portato denaro e benessere ma ha cambiato le abitudini fiere degli isolani, cancellando quasi del tutto quelle tradizioni e quei costumi i cui sprazzi mi illudo oggi di ritrovare ancora.

Ma forse, ormai, solo nella mia immaginazione.

La campagna si è spopolata, dove prima si stendevano vigneti e giardini ci sono sterpaie e distese di canne selvatiche che ondeggiano pigramente al vento su su fino a mezza montagna. Si lavora spasmodicamente coi turisti a luglio e agosto, a ritmi meno frenetici a maggio-giugno e settembre-ottobre e poi nei mesi invernali l'unica attività è quella edilizia: si ristrutturano vecchie bicocche, si restaura, si fabbrica, si impilano mattoni più o meno abusivi infischandosene,

finché si può, di soprintendenze e regolamenti comunali vari, molto rigidi sulla carta ma spesso solo lì, quando si hanno le amicizie giuste. Qui dicono che il turismo chiama e lo Strombolano, e non solo lui, risponde: per fortuna la fisionomia dell'isola è rimasta immutata e a nessuno, almeno fino ad oggi, è venuto in mente di stravolgere la tradizionale architettura eoliana che sa tanto di Magna Grecia. Una volta a Stromboli venivano intellettuali, scrittori, attori più o meno famosi, qualche professionista romano o milanese, alcuni genovesi e napoletani che ritrovavano sull'isola sapori e umori familiari ormai andati perduti nelle proprie città d'origine. Dopo è cominciato ad arrivare un pò di tutto, ivi comprese bande di balordi e anche peggio. Pure terroristi a suo tempo ricercati in Italia e in Germania, poi la droga e tutto il resto. Oggi fortunatamente siamo in controtendenza: a Stromboli arriva ancora di tutto ma sempre più numerose sono le famiglie con bambini al seguito. Il mio amico Franco Utano, Zurro per tutti, figlio di antichi pescatori isolani e che da decenni ha aperto un rinomato ristorante, dice sempre che il turismo ha portato benessere ma anche malessere. Senz'altro una volta c'era meno ricchezza ma più tranquillità e onestà, meno avidità di guadagno...

Ogni volta ripenso a queste cose, mentre la "lapa" di Antonio, salutato sulla destra il grande scoglio di Strombolicchio che troneggia nel mare turchese a circa un miglio dalla costa, si addentra fra le case di San Vincenzo e le prime finestre si spalancano. Qualcuno che mi conosce mi saluta con un cenno composto, nel frattempo passiamo rombando davanti alla casa di Giuseppe e Francesca, di Paolina, di Pippo, di Aimée la francese, di Eleonora, di Paola la mia concittadina genovese e di tutti gli altri amici che ormai per me sono come dei parenti, poi saliamo verso la piazza principale, il bar Ingrid si è appena aperto, "La Nave in Piazza" di Donatella, "La Giara" di Liliana e le altre boutiques dell'isola sono ancora chiuse: superata la farmacia di Francesca e imboccata dall'alto la Via Roma, Antonio mette in folle il suo rumoroso mezzo di trasporto per non disturbare chi sta ancora dormendo e, lasciata sulla sinistra la pizzeria di Luciano che a volte trovo lì al mio arrivo come se si fosse appostato per darmi il benvenuto, mi ferma all'incrocio con la Via Firenze, nome altisonante della viuzza imbiancata a calce dove mi aspetta la mia casetta a picco sul mare. A volte trovo già qualcuno ad attendermi,

mia madre o amici cari o parenti, a volte no, sono solo io col mio fedele gatto nel trasportino: mentre percorro a piedi, trascinandomi i bagagli, il breve tratto di strada che mi separa dal portoncino blu che dà accesso alla mia proprietà, non posso fare a meno di ricordare in pochi secondi i tanti momenti trascorsi qui, le sensazioni e le emozioni che questa isola magica mi ha dato e continua a darmi. Nel bene come nel male, nelle gioie ed anche nelle delusioni.

Da quella emozionante scoperta rivelatrice, in barca dalla Sicilia, di tanti anni fa, alle prime vere amicizie che durano tutt'ora, alle piacevoli serate estive sotto il mio patio a quelle invernali davanti al caminetto acceso e poi le notti di Stromboli: quando il cielo stellato ti offre manciate di luce che sembra si possano afferrare con le mani e dalla sommità del vulcano si vedono i continui bagliori che sfidano il buio come una perenne contraerea rivolta verso il nulla e l'eterno.

Si, l'inverno, il mio periodo preferito a Stromboli, con quel suo silenzio rotto solo dal sibilo del maestrale quando soffia prepotente e le sue tante residenze delle vacanze chiuse. Abituati ormai da anni alla convulsa vita estiva, gli strombolani lo attraversano come in un letargico dormiveglia. Ed io posso godermi meglio la loro isola, che ormai da molto tempo sento mia, e con lei anche loro.

Ci torno sempre, anno dopo anno, in estate e poi in inverno e poi di nuovo in estate, con quel ritmo cadenzato che ormai si è impossessato dei miei pensieri e delle mie abitudini: nel frattempo qualche nuovo bambino è nato, qualche vecchio che conoscevo è morto e purtroppo, è capitato, anche qualche giovane. Lo avranno portato a braccia fino al cimitero, posto sopra un dosso rialzato di fronte a Strombolicchio, sotto i cipressi e i fichi che fanno ombra e compagnia a tante tombe. Lì, a Stromboli, in quello che tanti dicono sia il più bel camposanto del mondo ed in cui, dopo averlo visto, sembra non debba dispiacere l'idea di esservi sepolti....

Il più tardi possibile, ovviamente!

Francesco Pittaluga

IL 2 LUGLIO L'ERUZIONE DEL VULCANO

Alle ore 16.46 del 2 luglio, quasi parafrasando il titolo di quel famoso film degli anni Sessanta di Mervyn LeRoy con Frank Sinatra e Spencer Tracy intitolato “Il diavolo alle quattro” che raccontava della rovinosa eruzione del vulcano di un’isola dei Mari del Sud, lo Stromboli si è improvvisamente risvegliato o meglio, ha eruttato in modo più deciso del solito. Nel corso di una giornata fino a quel momento limpida e tersa e preceduta da una effusione di fumi e gas che si sono insinuati nelle case, la grande eruzione è stata preannunciata da due boati secchi, terrificanti e improvvisi che si sono uditi anche sulle coste sicule distanti 80 miglia. Nel cielo si è levato un sinistro fungo di ceneri e fumo nero che si è innalzato nell’atmosfera per alcuni chilometri. Panico sull’isola fra i tanti turisti che l’hanno abbandonata in massa ma molto meno fra gli abitanti, che sono quasi tutti rimasti. Ed io con loro. Purtroppo c’è stato un morto, un povero ragazzo di Milazzo vittima della propria imprudenza piuttosto che del vulcano perchè, anche se si è esperti, è vietato avventurarsi nei suoi pressi se non accompagnati da guide autorizzate. Dopo questo episodio parossistico sembra che lo Stromboli si sia di nuovo acquietato: la notte è stata accompagnata dal brontolio della vegetazione che andava ancora in fiamme e dal sinistro rantolo sordo della lava in movimento. Il giorno successivo i “Canadair” antincendio, intervenuti fin da subito come peraltro tutti gli organismi preposti alle emergenze quali la Protezione Civile, i Vigili del Fuoco, la Guardia Costiera e altri, hanno completato con successo l’opera di spegnimento: ora si farà il punto della situazione e si conteranno i danni, maggiori nella frazione di Ginostra sul lato sud-orientale dell’isola, più esposto di quello nord all’eventuale furia del vulcano. Le due navi messe a disposizione dalla Regione Sicilia per una eventuale evacuazione sono ancora alla fonda ma sono sicuro che non serviranno: “Iddu” si è voluto fare sentire ancora una volta, per ricordarci che qui il padrone è lui e che il “business” creato dalla sua attività vulcanica forse dovrebbe avere un minimo di freno. Perchè quando e laddove gli interessi umani prendono il sopravvento, a Stromboli devono fare i conti con lui.

A Stromboli è sempre “Iddu” che comanda, anche se sempre più spesso gli uomini sembrano volersene dimenticare.

Francesco Pittaluga

Stromboli, 3 luglio 2019

ingegnere aeronautico console Associazione “A Compagna”- Genova
storico aero-navale, oggi anche strombolano

LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

La geografia poetica in Omero e in Dante

Lo spazio, assieme al tempo, è un elemento fondamentale nella vita dell'uomo pensante e operoso; è la dimora del suo esistere, lo scenario del suo essere e del suo divenire. E' lo spazio geofisico e antropico il luogo in cui l'uomo matura le sue esperienze, cerca di appagare le proprie esigenze materiali e spirituali. Come tale è stato sempre un tema privilegiato della grande poesia proiettata nella costruzione di ampi scenari, reali e simbolici, per magnificare le sue virtù, le sue aspirazioni più autentiche. Dal vicino familiare, ben noto, al lontano, sempre più incerto e più vago, la geografia - termine impiegato per la prima volta da Eratostene - propone il fascino della sua conoscenza misteriosa e attraente. Il Poeta esprime questa sensazione con creazioni geniali che catturano l'attenzione delle persone e le rendono partecipi del suo sentire, della sua poesia.

Omero già fornisce luminosi esempi di una geografia poetica in casi molto significativi e suggestivi. Quando Telemaco si reca da Nestore, per avere notizie del padre Odisseo non ancora ritornato a Itaca, riceve un quadro limpido sul ritorno degli Achei dopo la presa e la distruzione della città di Priamo. Alcuni di essi lasciarono Troia e fecero una prima tappa nell'isoletta di Tenedo per offrire sacrifici agli dei; quindi seguendo la costa della Ionia si portarono in Lesbo dove furono raggiunti da Menelao e tutti si riunirono in consulto per decidere se passare “sopra” l'isola rocciosa di Chio, verso l'isola Psiria a dritta, o “sotto” Chio doppiando il ventoso capo Mimante. Un

indizio divino li spinge a prendere il largo per approdare sulle coste dell'Eubea. Ma lasciamo la parola ad Omero:

“Tardi, dopo di noi, si mosse il biondo Menelao// E ci raggiunse in Lesbo, che il lungo viaggio meditavamo,// se navigare sopra Chio rocciosa, verso l'isola Psiria, tenendola a sinistra,// o sotto Chio, doppiando il Mimante ventoso, // chiedevamo che il dio ci mostrasse il prodigio: // e ce lo mostrò, ci spinse a fendere il mare nel mezzo, // verso l'Eubèa, perché più presto sfuggissimo ai mali. // Un vento sonoro sorse a soffiare, e in fretta le navi//correvano i sentieri pescosi...” (Odissea, III, 168-177).

Sopra Chio sta per al largo di Chio, verso il mare aperto, ove è situata l'isola di Psiria; sotto Chio è la parte di mare verso la costa. Si tratta di una finezza squisitamente nautica. Il poeta ha voluto fornire la scelta di una rotta in navigazione costiera mettendo bene in evidenza, e senza alcuna ambiguità, gli aspetti geografici e nautici. Nel passo il magistrale ritmo melodioso della descrizione esprime e trova nel realismo dell'arte nautica un motivo di sintesi e di potenza espressiva che solo la grande poesia può e sa rendere; vale a dire l'istruzione nautica del “paraplo” si spoglia dell'abito tecnico e diventa poesia. I luoghi indicati nel passo sono facilmente individuabili su una qualsiasi carta nautica o generica, in modo univoco senza ambiguità di sorta; e non sono trasferibili altrove!

Un altro esempio di Geografia Poetica sublime Omero la offre nella navigazione astronomica che Ulisse, su consiglio della divina ninfa Calipso, fa con la sua imbarcazione di fortuna, la sua skedia, quando lascia l'isola di Ogigia, che sta lontano sul mare, per fare ritorno a Itaca.

“Lieto del vento, distese le vele Odisseo luminoso, // così col timone seguiva a perfezione il cammino, // seduto, sempre veglio con lo sguardo al cielo // or volto alle Pleiadi e a Boote che tardi tramonta, // e all'Orsa, che chiamano pure col nome di Carro // e sempre si gira e Orione guarda timorosa // e sola non partecipa ai lavacri d'Oceano // quella che per consiglio di Calipso, la ninfa divina, // sempre a sinistra doveva tenere...” (Odissea, V, 269-277).

Anche in questo brano il Poeta riesce ad esprimere in pochi versi e con estrema eleganza una operazione nautica abbastanza complessa e lo fa con grande efficacia. Il contenuto del passo è di un realismo davvero notevole. Esso deve soddisfare una determinata situazione

astronomica e quindi non può essere il frutto di una mera creazione, di una “immaginazione poetica”. E’ invece solo la nautica astronomica dei tempi di Omero che i navigatori più evoluti impiegavano nelle loro traversate per l’alto mare. Essa risulta compatibile con la realtà cosmografica e geografica soltanto per una traversata del Mediterraneo da Ponente a Levante; inoltre va collocata in un dato periodo dell’anno che qui può essere solo verso il mese di ottobre altrimenti il cielo stellato non si presenta nel modo in cui Omero lo descrive ed alcune stelle, come le Pleiadi e Arturo, potrebbero essere non visibili per trovarsi sotto l’orizzonte durante la notte. E’ lecito chiedersi quindi la fonte da cui Omero ha, con ogni probabilità, tratto gli elementi per la sua eccelsa descrizione. E tale fonte, da tutta una serie di considerazioni che qui si omettono per brevità, non può che essere fenicia; infatti a quell’epoca i fenici navigavano i mari occidentali giungendo alle isole britanniche. Inoltre Ulisse impersona proprio il classico mercante di Tarsish (da cui Tartesso, in Iberia, ora Cadice) in contrasto con il mercante dei mari del Sud, Ophir, incarnato da Menelao.

Nel passo riesce subito evidente che l’orientamento si faceva in preferenza con le stelle e non con il sole; in particolare era l’Orsa a guidare i naviganti e Omero sottolinea come essa non tramonta mai ed è l’unica ad avere tale caratteristica; altre come Boote, cioè Arturo che all’epoca aveva una declinazione di circa 30° N, hanno un grande arco visibile o diurno ma tramontano anche se per poco tempo. Quando le Pleiadi sorgono, a levante un poco a nord, seguite poi da Orione, Ulisse ha Arturo sulla spalla sinistra e le Pleiadi che si vedono circa di prora mentre l’Orsa “sempre si gira” e rimane alla sua sinistra. Una tale situazione astronomica si può avere solo nel Mediterraneo; in latitudini più elevate non sarebbe solo l’Orsa a “non lavarsi” nell’Oceano; in particolare Arturo non sarebbe tramontante! Ed ottobre appare il mese più probabile in cui si svolge la navigazione. In tale mese le stelle indicate da Omero sono visibili nelle posizioni descritte; le notti sono lunghe e quindi una navigazione con le stelle appare logica, più verosimile. Ogni ipotesi contra dovrebbe essere in grado di spiegare lo scenario astronomico indicato da Omero. Ne segue, con ulteriori e più tecniche considerazioni, che la rotta seguita sia intorno agli 80° , compatibile con la morfologia del Mediterraneo. Anche la durata della navigazione di diciassette giorni risulta di un

ordine di grandezza compatibile con le dimensioni “in longitudine” del mare Mediterraneo, specie se confrontata con i cinque giorni della traversata, con vento di Borea, Creta-Egitto del finto Ulisse.

Geografia fantasiosa e geografia poetica

Qui il poeta riesce a rendere una Geografia di luoghi per lui nebulosi, una geografia basata solo su vaghi racconti e non ancora ben delineata; essa risulta ancora incerta, nelle descrizioni o periegesi di autori posteriori ad Omero come Anassimandro, Ecateo, Erodoto ed altri, ivi compresi i primi peripli nautici. Solo intorno al III secolo a.C., dopo la spedizione di Alessandro ed viaggi di Pitea, di Eutimene, di Annone, di Imilcone etc. si cominciano ad avere conoscenze più accurate con la prima sistemazione di Eratostene e Dicearco del mondo abitato, dell'oikumene. Siamo in età ellenistica ed Apollonio Rodio è in possesso di queste conoscenze ma per il suo poema, le Argonautiche, deve rendere le situazioni arcaiche, cioè coeve agli eventi trattati, perché riescano simultanee alla spedizione degli Argonauti che è anteriore all'epopea di Omero. Apollonio si riferisce anche ai viaggi di Sesostri, ai mitici popoli nordici, gli iperborei, e fa navigare la nave Argo sul fiume Istro (Danubio). Da qui la fa passare nel mare Adriatico e poi dopo averla fatta risalire il fiume Eridanio, cioè il Po, la fa passare nel Rodano che disceso porta al mare dei liguri. Come si vede il poeta introduce una geografia fantasiosa ma che ai tempi degli Argonauti poteva essere frutto di racconti imprecisi o distorti di viaggiatori e di marinai. D'altra parte ancora nella Geografia di Tolomeo i luoghi noti e ben conosciuti vengono indicati con buona precisione mentre quelli desunti da resoconti vaghi, “per sentito dire” (dicunt) presentano errori grossolani nella loro posizione espressa in coordinate geografiche. Altre considerazioni analoghe si potrebbero fare sia sulla Geografia di Virgilio, affine in alcuni tratti a quella di Apollonio, sia di altri poeti dell'antichità. Ma di questo daremo qualche cenno quando ci soffermeremo invece sulla geografia poetica di Dante in una prossima nota.

Silvestro Sannino, luglio 2019

UN COMMENTO SUL TRASPORTO

**“NUOVA VIA DELLA SETA, UN’OCCASIONE DI SVILUPPO”MA
*TROPPE PARLAR PAROLE***

di Felice Magarelli

Negli ultimi tempi si discute molto della cosiddetta B.R.I. (Belt and Road Initiative), più comunemente nota come “Nuova Via della Seta”. Si tratta sostanzialmente di un imponente progetto di collegamento tra la Cina e l’Europa, di assoluto valore strategico, che non riguarda solo i traffici marittimi, le infrastrutture e le legittime mire espansionistiche (sotto il profilo commerciale) del governo di Pechino, ma a mio parere, rappresenta anche una sorta di assunzione di responsabilità da parte di questa grande potenza economica, verso i destini del mondo.

Le avvilenti strumentalizzazioni politiche che spesso ruotano intorno a quest’argomento, sull’eventualità che i nostri porti possano essere fagocitati, colonizzati o addirittura svenduti alla Repubblica Popolare, non tengono evidentemente conto che nel nostro Paese, i beni demaniali sono assoggettati e blindati da un regime pubblicistico che non consente un utilizzo diverso da quello già previsto dalla legge. Tra l’altro, ad onor del vero, non è certamente un mistero che l’Impero del Dragone è presente negli scali italiani ormai da parecchi anni; dapprima con le proprie imbarcazioni e successivamente con una partecipazione sempre più attiva e penetrante nella gestione delle banchine.

A tal proposito, a titolo puramente esemplificativo ma non esaustivo, ricordiamo oltre al caso Taranto di qualche anno fa con Hutchinson, la vicenda della compagnia orientale C.O.S.C.O. (China Ocean Shipping Company) che dal 2016 detiene una quota rilevante di azioni nel terminal di Vado Ligure (Savona).

Sarebbe pertanto opportuno superare gli allarmismi infondati, concentrandosi maggiormente sull’efficientamento delle infrastrutture esistenti, al fine di attrarre i contenitori provenienti dal Far East, che ancor prima di raggiungere i mercati del Nord Europa,

transiterebbero dai principali porti italiani, con conseguenti ed inevitabili ricadute economiche positive.

La scommessa dunque è rendere l'Italia una piattaforma logistica fortemente competitiva, in grado di sfruttare al meglio l'eccellente posizione geografica derivante dalla centralità che occupa nel Mediterraneo, e dove le navi possono scaricare le merci in esse contenute, subito dopo aver oltrepassato il canale di Suez.

In tal modo, ancora una volta, i nostri scali assurgerebbero a ruolo di protagonisti assoluti, in un contesto nel quale sarebbe auspicabile passare rapidamente dalle parole ai fatti, raccogliendo una sfida che può essere vinta solo con il sostegno di una politica più coesa e lungimirante, soprattutto in considerazione della necessità di valorizzare il nostro sistema trasportistico in ambito internazionale, pena il rischio di sprecare una delle più ghiotte occasioni di sviluppo mai avute dal dopoguerra ad oggi.

Felice Magarelli

.....

CAPITANERIE DI PORTO: 154 ANNI

Si è svolta il 18 luglio, in contemporanea con tutti i Comandi regionali d'Italia, la celebrazione del 154esimo anniversario dell'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto, avvenuta il 20 luglio 1865 con la firma del Decreto istitutivo da parte del re Vittorio Emanuele II. La cerimonia è stata anche l'occasione per ricordare il 30esimo anniversario della costituzione della Guardia Costiera, che del Corpo rappresenta l'articolazione tecnico-operativa, avvenuta l'8 giugno del 1989. Per la prima volta nella storia del Corpo, quest'anno, in occasione delle importanti ricorrenze, è stata deposta una corona di alloro presso l'Altare della Patria.

Nel suo discorso di apertura l'Ammiraglio Pettorino, rivolgendo un saluto ideale agli 11.000 uomini e donne del Corpo, rappresentati idealmente dai colleghi in servizio presso la sede, ha ripercorso brevemente la storia recente, con particolare riferimento agli eventi più salienti degli ultimi 30 anni.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Facit indignatio versum

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 facciano parte del tuo esercito!” La proposta fatta da un tale uomo fu accettata.”

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

fine