

26 DL NOTIZIE LOGBOOK 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA

E DI MARE 4 settembre 2023

www.deciolucano.it

Nucleare e risorse verdi

DALLA "LIGURE-BRASILIANA" ALLA "TRANSATLANTICA ITALIANA" "un nuovo capitolo di Francesco Pittaluga della Storia della Marineria passeggeri italiana. Più di 100 puntate (che continuano) di mare e di navi che nessuno aveva mai scritto e pubblicato. E di cui andiamo fieri con l'autore. (DL)



Baton Rouge, capitale della Louisiana, 2023, il cacciatorpediniere Kidd , destroyer, 16 ottobre 1942, nel porto sul Mississippi, fa parte dell'USS Kidd Veterans Museum. Negli Stati Uniti quasi tutte le grandi

città di mare conservano un battello militare adibito a museo, simbolo di tradizione e di storia, alcuni sono diventati navi scuola per la formazione professionale dei naviganti, con altre unità mercantili .

Crepuscolo sul Mississippi

Navigando sul Mississippi verso Baton Rouge ho visto al crepuscolo mattutino una vasta pianura rosseggiante con laghetti limpidi e alberi frondosi.

La pianura sembrava sospesa sopra metallici contorni di nuvole davanti alla luce lattea che il sole cangiava in rosa man mano che saliva. Pur restando ancora sotto l'orizzonte.

Questo scenario piatto eppure foriero di emozioni assomigliava a una prateria arsa dal fuoco, a una terra calda e fertile dopo essere stata bruciata molte volte, al calore di un campo di fieno alla luce rossa del sole. Nelle piccole dune c'erano ombre viola e riflessi cerulei, laghetti dove la vegetazione si rispecchiava e lingue di terra concimata, bruciata, ripopolata , e le zolle sparse si bagnavano nelle acque limpide. La natura portava al mercato degli uomini gli odori e i colori del Sud.

Da La primavera dei Sargassi, L'Automazione Navale, 1992

Razzismo, sovranismo, populismo, fascismo, comunismo, parlare parole che bollono nella pignatta della nostra esistenza quotidiana e sono presentate secondo convenienza politica nello spettacolo dei media.

1961, 23 gennaio ,Baton Rouge, “io c'ero” e avevo appena messo su un foglio le mie impressioni dopo aver navigato sul fiume tra i più lunghi della terra , teatro di guerra di secessione americana, , terra di forti tensioni di razzismo , dove i neri provenienti dall'Africa erano numerosi e non erano trattati sempre umanamente. O almeno era questa la propaganda diffusa in Europa.

Io avevo in quei giorni una visione dell'Europa come di una acropoli di ossa umane , la storia la percepivo in questo modo , ero un ragazzo , mi sembrava di essere vecchio.

Ma a Baton Rouge, imbottito di storie di razzismo, immaginavo di trovare i neri con i ceppi ai piedi, invece il primo nero l'ho visto in una limousine scura che fumava un sigaro, e mi è sfilata davanti come una corazzata. Sarà stato forse l'unico nero in limousine, infatti per molti anni proprio al Sud la cronaca ci ha descritto tanti episodi di intolleranza nei confronti della popolazione nera, culminati con l'assassinio di Martin Luther King.

Oggi, quel ragazzo a Baton Rouge, diventato anziano, riflette su quelle storie e si domanda come mai, visto che si parla di fascismo, non si fa almeno un cenno nei riguardi del comunismo sovietico e non solo russo?

Anni addietro il KGB e il Cremlino, dopo la morte di Stalin nel 1956, e dopo la caduta del muro di Berlino nel 1989, aprirono parte degli archivi rivelando la cruda realtà dei campi di prigionia, dei lager, dei manicomi ai dissidenti della “religione” ufficiale politica.

Ma non è con gli archivi che si conosce tutta la storia, bastava attraversare la “cortina di ferro” dell'Ungheria nel 1968, della Cecoslovacchia, per capire che eravamo entrati in un altro mondo. E non era il nostro. Mai più fascismo, mai più comunismo ci siamo ripromessi. E invece in Italia si continua a *parlare parole* ideologiche da parte di nostri politici e dei loro fedeli comunicatori invece di parlare di fatti e problemi concreti. (DL)

.

Homo stupidus stupidus

Buonasera Decio tutto in ordine nelle tue 25/23 notizie.

Il tuo pensiero all'inizio ha centrato in pieno i problemi che affliggono il nostro tempo. Se l'homo stupidus stupidus, così l'“epiteto” del prof Andreoli, non provvederà a riparare ai danni commessi sarà la fine. Su questo non ho dubbi neanche io.

un saluto Elio Arcari



affarinternazionali

di Stefano Silvestri

Nathalie Tocci direttore generale

Tutte le notizie più importanti e che sfuggono talvolta ai lettori di giornali o altre vie di comunicazione raccolte in questa puntata di Affarinternazionali. Consigliamo di ascoltare il Podcast (trasmissione audio) dell'intervista al prof. Stefano Silvestri sulle conseguenze dell'attentato a Prigozhin e l'allargamento del Brics (acronimo di Brasile,Russia,Cina,India, Sudafrica) che vogliono battere moneta.

Buongiorno e ben ritrovati 28/8 dalla redazione di Affarinternazionali

L'attentato al jet privato del leader della brigata Wagner, Yevgenij Prigozhin, ha riportato l'attenzione internazionale sulle vicende interne della Russia. Il direttore editoriale di Affarinternazionali Stefano Silvestri commenta in questo podcast le dinamiche del Cremlino, legate alla la morte di Prigozhin, una conferma della spietatezza del regime russo e di Vladimir Putin. Probabilmente, la Wagner verrà ora posta sotto il diretto controllo dello stato maggiore russo, perdendo di conseguenza la flessibilità di azione di cui godeva sotto Prigozhin. Tuttavia, difficilmente Mosca riuscirà a garantire gli stipendi ai suoi miliziani, un dato che potrebbe creare non pochi problemi interni. Nel podcast anche un commento all'annuncio dell'allargamento dei Brics che, inaspettatamente, potrebbe rappresentare uno svantaggio poiché renderà il gruppo ancora più eterogeneo. Secondo Silvestri, reali alternative all'ordine internazionale a guida statunitense ancora non esistono ma, pur restando lontani da questa ipotesi "un ordine bipolare potrebbe contribuire alla stabilità del sistema".

In Spagna, il leader del Partido Popular (PP), Alberto Núñez Feijóo ha ricevuto l'incarico dal re Felipe VI di formare il nuovo governo spagnolo. Tuttavia, Feijóo non dispone di una maggioranza assoluta. Nemmeno col sostegno di Vox e dei partiti regionalisti di destra la coalizione raggiungerebbe i 176 seggi necessari a governare il paese con la maggioranza assoluta. Salvo sorprese, il premier uscente del Partito socialista, Pedro Sánchez, riceverà l'incarico dal re con 60 giorni per formare un governo e ricevere la fiducia. "Il prossimo mese sarà dunque cruciale. Mentre Feijóo

cercherà di intorbidire le acque, [...] i socialisti dovranno sedersi attorno a un tavolo con i nazionalisti baschi e soprattutto con gli indipendentisti catalani. Le condizioni ci sono, la strada è stata aperta”, spiega Steven Forti.

Negli Stati Uniti, nella notte del 23 agosto, è andato in scena il dibattito tra i candidati alla nomination repubblicana per le elezioni presidenziali del 2024, a cui non ha partecipato Donald Trump. Sul palco erano presenti il governatore della Florida Ron DeSantis; l'imprenditore Vivek Ramaswamy; Mike Pence, ex vice di Trump; l'ex governatore del New Jersey Chris Christie; il governatore del North Dakota Doug Burgum; l'ex rappresentante degli Usa all'Onu e unica donna presente, Nikki Haley; il senatore della South Carolina Tim Scott e l'ex governatore dell'Arkansas, Asa Hutchinson. Nessuno dei partecipanti ha brillato: “Gli otto aspiranti alla nomination repubblicana si sono dati battaglia per emergere e si sono scontrati sull'Ucraina, sull'aborto e su Trump. Per milioni di elettori delle primarie repubblicane era la prima occasione di vederli e di valutarli: alcuni di essi hanno scarsa riconoscibilità a livello nazionale”, scrive Giampiero Gramaglia.

Con i colloqui di Gedda del 4-5 agosto, l'Arabia Saudita segna un altro successo diplomatico. Riyadh è infatti “riuscita a far sedere la Cina a un tavolo diplomatico organizzato dagli ucraini”. Al tavolo erano seduti anche gli Stati Uniti e il tema centrale era ovviamente la pace in Ucraina. Mohamed Bin Salman si è presentato come mediatore, anche se sono limitati i risultati concreti ottenuti ai colloqui. Eleonora Ardemagni spiega che il successo della mediazione saudita sta nell'essere riuscita a riunire i Paesi del G7 e dell'area occidentale con i paesi BRICS e del Global South.

Due anni fa, il 15 agosto 2021, i talebani hanno rapidamente conquistato l'intero Afghanistan, inclusa Kabul, mettendo fine al governo sostenuto dalla Comunità internazionale e alla lunga

guerra guidata dagli Stati Uniti e dalla Nato. La caduta della Repubblica dell'Afghanistan ha portato a un crollo dell'economia e il governo talebano, stretto alleato del Pakistan, ha dimostrato inefficienza nel rispondere alle esigenze della popolazione. Gruppi jihadisti come l'IS-K (franchise afgano dello Stato Islamico) continuano la loro attività, mentre la relazione tra i talebani e al-Qa'ida non si è mai interrotta. Sul fronte interno, in Afghanistan è in corso una lotta per la successione di Hibatullah Akhundzada, anche frutto delle influenze di attori esterni: “la rimozione di Hibatullah e la nomina di Yaqoub a possibile successore di Hibatullah e di Sirajuddin, possibile capo del governo talebano, sembrano legate all’uccisione di al-Zawahiri a Kabul. Un fatto che potrebbe essere il tentativo statunitense di evitare divisioni tra i talebani per contenere l’influenza di Cina e Russia tramite un improbabile, ma pur sempre opportuno, “controllo” dei vertici talebani”, scrive Claudio Bertolotti.

A seguito della pandemia di COVID-19 nel 2020 e dopo il lancio da parte di Pechino di un’aggressiva offensiva di soft power, l’Italia ha iniziato a cambiare strategia con la Cina. Infatti, il governo Meloni sta rafforzando le tradizionali alleanze diplomatiche dell’Italia anche per contrastare la strategia economica predatoria cinese. Dopo l’adesione italiana alla Belt and Road Initiative nel 2019, sotto il governo Conte I, l’Italia ha iniziato a bloccare numerose acquisizioni di aziende operanti nel campo della sicurezza. Ora, il governo Meloni ha annunciato di voler uscire dall’accordo Bri con la Cina, “una mossa che allineerebbe l’Italia ai partner del G7, correggendo un errore vecchio quattro anni che aveva portato l’Italia ad essere in contrasto con la politica europea sulla Cina”. Ne parlano Dario Cristiani, Noah Barkin e Julia Pallanch.

Orizzonti Politici analizza “la crisi più trascurata al mondo”, quella del Burkina Faso, uno degli Stati più instabili del Sahel, dopo il colpo di Stato dello scorso febbraio. L’instabilità politica, gli

effetti del cambiamento climatico, il terrorismo e la mancanza di governance statale della sicurezza hanno generato una situazione per cui quasi un burkinabé su quattro ha bisogno di aiuti umanitari. Anche il terrorismo sta dilaniando il paese: “il conflitto tra il governo e i jihadisti è iniziato nel 2016 e da allora la violenza è esplosa nel Paese, causando oltre 16 mila vittime”. A nulla è servita l’Operazione Barkhane lanciata dalla Francia nel 2014 e ritirata nel 2022 dopo che una giunta militare ha acquisito il potere tramite il colpo di stato.

Dear DL News, new EMSA tender launched:

European Maritime Safety Agency (EMSA)

EMSA/OP/19/2023

Technical and/or scientific consultancy services in search and rescue and maritime safety drift simulation, oil spill modelling and oil spill response operations at sea.

For additional information visit the Procurement section of the EMSA website at:

<http://emsa.europa.eu/procurement/calls.html>

European Maritime Safety Agency (EMSA)

LETTURE LIBRI RIVISTE



Direttore Teodoro Chiarelli

Breve sintesi dei contenuti della Newsletter

Il direttore di Assiterminal , Alessandro Ferrari, sulla riforma delle AdSP: “Il privato deve contare di più”

Genova – Dalla replica alle dichiarazioni di Tajani che vede un futuro con la privatizzazione dei porti (“Si è persa l’ispirazione ‘Giussaniana’ dei primi tempi”) passando alla partita legata alla riforma con la richiesta di una presenza più forte del privato nella governance dello scalo. A ShipMag il direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari delinea lo scenario ormai alle porte in vista di un autunno che si annuncia bollente.

Concessioni portuali, che soluzione si troverà ?”.

Riforma dei porti, deve contare di più il privato nelle AdSP? Logistica“

serve mettere a sistema la capacità di decidere (preconditione essenziale per sviluppare un qualunque progetto, anche quelli di non decidere), regolare accesso a infrastrutture e mercati (diminuendo i

soggetti a ciò preposti e snellendo procedure e burocrazia), digitalizzare tutti i processi in import-export (per ciascuna modalità di trasporto e destinazione/provenienza della merce) .

Cold Ironing, quali certezze hanno i terminalisti?



Tutte le notizie dal mondo dello shipping, con particolare focus sulle attività dei porti italiani, delle crociere, dei cantieri navali, della logistica. Approfondimenti di geopolitica, finanza, diritto, con un occhio speciale per il Mediterraneo. In italiano e inglese.

Alcune notizie in sintesi di attualità:

I gruppo tedesco Meyer, che gestisce cantieri navali a Papenburg, in Germania e Turku, in Finlandia, ha annunciato una riorganizzazione gestionale mentre la società cerca di ricostruire e diversificare la propria attività a seguito della pandemia

Stop da Roma al riempimento della Calata Giaccone, in porto, nell'ambito della realizzazione del tunnel subportuale di Genova. Il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica ha inviato una lettera alla Regione e ad Autostrade per l'Italia

Gran parte del futuro dell’Africa dipende dall’economia blu. L’Unione africana ha in questi giorni definito l’economia connessa con il mare come “la nuova frontiera del rinascimento africano”, l’unica potenzialmente in grado di trasformare risorse praticamen



Da oltre 15 anni *Business People* è un punto di riferimento per imprenditori, manager, liberi professionisti e studenti universitari che si affacciano al mondo del lavoro. Edito da Duesse Communication, il mensile si rivolge a chi è fortemente impegnato sia dal punto di vista professionale sia personale. A chi ha un approccio al business concreto e ha voglia di confrontarsi, aprendosi a nuove opportunità e tendenze. *Business People* offre un’interpretazione originale dell’attualità economica, racconta le case history di pmi ed eccellenze italiane, mette sotto la lente d’ingrandimento le più significative best practice manageriali per trarne modello e ispirazione.

Il magazine sa raccontare lo stile – dalla moda all’arte – e dedica ampio spazio ai piaceri della vita: dai motori alla tecnologia, dall’enogastronomia al design, dalle letture ai viaggi. Perché anche le passioni che animano il tempo libero fanno parte integrante del nostro modo di raccontare la storia e le storie di chi contribuisce a costruire l’economia del nostro straordinario Paese. Puoi trovare *Business People* in edicola o in versione digitale sulle nostre app disponibili per dispositivi iOS, Android e Huawei. La rivista è disponibile anche su [Readly](#) e [Portale Frecce](#) di Trenitalia.

IL LIBRAIO.IT

Magazine Mensile della redazione

L'estate, si sa, è il momento perfetto per recuperare i titoli che da tempo stazionano nella nostra lista di libri da leggere. In questi mesi abbiamo fatto spazio a molte novità, ma è stato bello perdersi anche tra le pagine di alcuni grandi classici della letteratura.

Tra questi c'è stato *Uomini e topi*, capolavoro scritto nel 1937 dal premio Nobel John Steinbeck. Il realismo poetico dell'autore ha in questo romanzo la sua sintesi perfetta: nello stile asciutto e netto che lo contraddistingue, Steinbeck racconta un episodio di vita dell'America rurale, che diventa allegoria di tutta l'emarginazione degli ultimi.

Restando sempre in "territorio americano", non potevamo farci mancare una rilettura del classico dell'estate per eccellenza. Esatto, stiamo parlando proprio de *Il giovane Holden* di J. D. Salinger, un romanzo di formazione che molti avranno letto durante gli anni del liceo. Riscoprirlo è stata un'occasione per approfondire la storia di un'opera

dalla fortuna controversa.

Avete mai sentito parlare de *Il grande Meaulnes*? Dopo *Il piccolo principe*, è il secondo romanzo francese più tradotto al mondo. Non solo: è stato omaggiato da Kerouac in *Sulla strada*, ha ispirato due film, oltre al mondo della musica e del teatro. A 100 anni dalla pubblicazione, vi invitiamo a immergervi in questo gioiello, prima e unica opera di Alain-Fournier, giovane talento morto nel 1914 a soli ventisette anni sul fronte di Verdun.

Passiamo ora alla letteratura italiana e a due grandi nomi del Novecento: da un lato vi proponiamo questo ritratto di Giovanni Testori, autore anticanonico dai quadruplici talenti (che oltre che scrittore, è stato anche pittore e critico d'arte), dall'altro un viaggio dedicato al lavoro e all'arte di Giorgio Manganelli.

Chiudiamo il nostro excursus nei testi del passato facendo un salto ancora più in là: ecco un articolo su Ovidio, uno dei più celebri poeti latini. Dall'Olimpo dei classici, le sue opere continuano a parlarci con un'incredibile modernità.

Da PROFESSIONE REPORTER

Salviamo il giornalismo

28 AGOSTO 2023

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE NELLE REDAZIONI

Le cosiddette “content farm”, fattorie di contenuti, utilizzano l’intelligenza artificiale per riscrivere migliaia di articoli provenienti da importanti testate senza citare mai la fonte. Lo scopo è fare profitti raccogliendo “pubblicità programmatica”, quella posizionata dagli algoritmi in base ai gusti degli utenti.

Lo rileva NewsGuard, l’organizzazione che monitora l’attendibilità dei siti d’informazione nel mondo. Nell’agosto 2023, NewsGuard ha identificato 37 siti che sembrerebbero aver utilizzato chatbot per riscrivere articoli apparsi su testate giornalistiche quali CNN, New York Times e Reuters. Nonostante gli articoli sembrassero essere tratti e riscritti da altre fonti, i siti non le menzionavano mai. Alcuni di questi siti sembrerebbero essere completamente automatizzati e parrebbero operare senza supervisione umana.

Alcune di queste “content farm” presentano pubblicità programmatiche di grosse aziende, il che significa che importanti brand stanno inconsapevolmente contribuendo a finanziare la pratica di utilizzare l’intelligenza artificiale per riprodurre in modo ingannevole i contenuti delle fonti tradizionali. Le “content farm” sono siti che pubblicano grandi quantità di contenuti, spesso di bassa qualità, allo scopo di ottenere una posizione migliore nelle classifiche di Google in modo da ricevere annunci pubblicitari.

Ha dichiarato a NewsGuard Amir Tayrani, socio dello studio legale Gibson Dunn, specializzato in diritto costituzionale e regolamentare: “Ci troviamo in un mondo in cui è sempre più difficile distinguere tra contenuti prodotti da umani e contenuti generati dall’IA, ed è sempre più complesso identificare questo tipo di potenziale plagio”. Mai prima d’ora i siti hanno avuto la possibilità di riscrivere articoli creati da altri praticamente in tempo reale, e in un modo che spesso può essere difficile da riconoscere.

Le politiche di utilizzo di due dei chatbot più importanti, Bard di Google e ChatGPT di OpenAI, chiariscono che non possono essere utilizzati per plagiare contenuti. Le linee guida di Google affermano che gli utenti non possono fornire una “rappresentazione ingannevole della provenienza dei contenuti generati affermando che questi ultimi

sono stati creati da un essere umano o rappresentare i contenuti generati come opere originali, al fine di ingannare”. Altri importanti modelli di IA, come Claude di Anthropic e la chat di Bing di Microsoft, hanno politiche simili.

NewsGuard ha inviato due email a Google e due email a OpenAI, chiedendo informazioni sui risultati della sua indagine, ma non ha ricevuto alcuna risposta.

Siti come Grammarly offrono strumenti di rilevamento del plagio che analizzano il testo e lo confrontano con i contenuti disponibili su internet. Tuttavia, NewsGuard ha rilevato che la funzione antiplagio di Grammarly fatica a identificare gli articoli che sono stati riscritti da altre fonti utilizzando l'intelligenza artificiale. Ciò è probabilmente dovuto al fatto che l'IA riesce a riformulare i contenuti originali al punto da renderne difficile l'identificazione da parte del software di rilevamento del plagio.

Sarebbe stato probabilmente impossibile capire che le “content farm” identificate da NewsGuard utilizzano l'IA per riscrivere gli articoli, se non per un indizio eloquente: tutti i siti hanno pubblicato almeno un pezzo contenente messaggi di errore che si trovano comunemente nei testi generati dall'IA, come i seguenti: “Come modello linguistico di intelligenza artificiale non posso riscrivere questo titolo...” o “Spiacente, come modello linguistico di intelligenza artificiale non posso individuare il contenuto che deve essere riscritto senza alcun contesto o informazione...”.

Ci sono probabilmente centinaia, se non migliaia, di siti che utilizzano l'IA per riscrivere contenuti da fonti esterne che NewsGuard non è riuscito a identificare, perché quei siti non hanno lasciato inavvertitamente nei loro articoli un messaggio di errore prodotto dall'IA.

Ad esempio, NewsGuard ha scoperto che il sito pakistano GlobalVillageSpace.com sembra aver utilizzato l'IA per riscrivere articoli tratti da fonti mainstream senza alcuna attribuzione alla fonte originaria. Ciò è risultato evidente perché NewsGuard ha trovato sul sito 17 articoli contenenti messaggi di errore generati

LEUDI E BILANCELLE DI LIGURIA

CHI LI CHIAMAVA LEUDI,CHI LI CHIAMAVA RIVANI, ERA UN NOME MUSICALE. VENIVA DAL LIUTO, LE SARTIE TESE DELL'ALBERO INCLINATO VERSO PRUA COME LE CORDE DEL LIUTO DAL MANICO INCLINATO INDIETRO.

IL LIUTO RIVANO E' STATO NELLA NOSTRA VITA DI MARE COME ALTRE COSE ORA MORTE E ANCHE PIU'A LUNGO DI ESSE , E ORA DOVREBBE MORIRE.

CE NE SONO ANCORA TRE O QUATTRO , SE ESSI MUOIONO, QUESTA TERRA DI FATICA, CHE E' STATA IN TERRA E IN MARE LA LIGURIA, PERDE UNA TESTIMONIANZA DELLA SUA STORIA –

PORTAVANO SABBIA ,PORTAVANO UVA ,PORTAVANO VINO , PORTAVANO OLIO , I MARINAI IMBARCAVANO/SBARCAVANO IL TUTTO CON UN SACCO RIPIEGATO SULLA SPALLA,LA TESTA FASCIATA DI UN FAZZOLETTO,L'ANTICO MANDILLO DEI PIRATI SARACENI ,A PIEDI SCALZI CORREVANO SULLA COPERTA DA BORDO A TERRA E COSI' PORTAVANO SULLE SPALLE TONNELLATE DI SABBIA.

I POCHI LEUDI E BILANCELLE SUPERSTITI SONO IMPREGNATI DI QUEL RUDE E CORAGGIOSO LAVORO UMANO ,SONO UN MONUMENTO VIVO,ANCORA VIVO, DELL'UOMO LIGURE –

LI ABBIAMO VISTI BATTERSI COL MARE,QUELLA VELA LATINA, QUELL'ALBERO INCLINATO A PRUA,E NOI RAGAZZI SULLA SPIAGGIA A PREGARE PER ESSI –

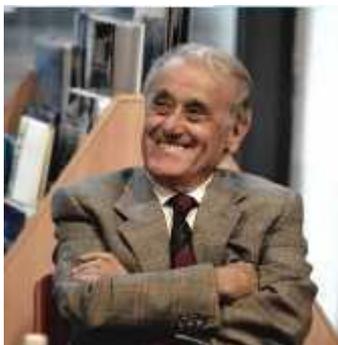
SE LI LASCIAMO MORIRE ,E' UN PEZZO DI LIGURIA CHE SE NE VA CON ESSI.

DA UNO SCRITTO DI VITTORIO G.ROSSI-

Nel 1982 assume a Roma l'incarico di segretario nazionale della Filt Cgil (sindacato trasporti), responsabile del settore marittimo/portuale, gestendo la grande crisi che coinvolse la flotta pubblica e la portualità.

In seguito, tra il 1990 e il 2001 svolge attività autonoma d'impresa nel campo dei servizi alle navi per la Cooperativa Garibaldi di Genova, la Fenice Spa e la SMEB Spa di Messina. È stato vicepresidente della Società Cooperativa di Navigazione G. Giulietti di cui è stato nel 2003 socio fondatore, società di armamento di tre navi: la petrolchimica Messana e le gasiere Azzurra e Fiemme.

Nel 2007 pubblica con Erga "L'Onorevole Oceano", biografia del Capitano Giuseppe Giulietti, spunto per riflettere sui cambiamenti intervenuti nel mondo dell'antica e della moderna marineria quali specchio dei mutamenti storici dell'intera società e nel 2020, sempre con Erga, "Diario di bordo apocrifo".



Francesco D'Agnano

Pubblichiamo una breve sintesi del libro di vita vissuta, storia e denuncia di un ex sindacalista diventato imprenditore.

Non troverete mai uno dei fatti qui narrati in un estratto del giornale di bordo: quello compilato quotidianamente e personalmente dal Comandante, denominato Parte Prima. Come un testo sacro, da quanto in esso riportato, non si può prescindere per una ricostruzione verosimile di ogni evenienza o incidente più o meno grave, accaduto sulla nave: fonte inevitabile per dirimere controversie tra i diversi soggetti e relativi interessi coinvolti nell'esercizio commerciale della

nave. Semmai, quando in una controversia erano coinvolti membri dell'equipaggio e questa infastidiva il Comando, veniva subito risolta d'autorità: senza alcuna menzione nel Giornale di Bordo, venivano appena possibile sostituiti i responsabili.

Si trattava di fatti di malcostume, abuso di potere e corruzione che oggi sembrerebbero forse irrilevanti e non degni di memoria, sopraffatti quotidianamente da notizie ben più gravi di corruzione e ...

Conoscendo l'autore il libro è sicuramente apprezzabile e utile per gli appassionati di storia della marineria italiana moderna.

○*

NORD AMERICA—UN MONDO A PARTE

La copertina di Storia Verità

Nord America Un mondo a parte ? La copertina di Storia Verità suggerisce una risposta affermativa, un grande Paese oggi preda da compulsioni ibride neurali, da un passato della tecnologia avanzata, dalle multinazionali energetiche, da Silicon Valley, tutte cose esportate nel mondo e in Europa in particolare, all'attuale Federazione americana che fornisce nelle botteghe una grande varietà di armi per tutti fino agli ammazzamenti tra neri afroamericani e bianchi. Chi la riconosce più questa America?

rerum cognoscere causas

anno MMXVII

N° 21 settembre-dicembre 2017

Storia Verità

RIVISTA "POLITICAMENTE SCORRETTA" DI STUDI STORICI

INCOPIA/ALBERTO LATTINI - 2017/18 - Anno 7 - Numero 21 - Settembre-Dicembre 2017 - Euro 7,00



NORD AMERICA - UN MONDO A PARTE

Nord America – Una storia a parte

Storia Verità

RIVISTA "POLITICAMENTE SCORRETTA" DI STUDI STORICI

NUOVA AURORA Editrice SAS di Alberto Rosselli - Testata in attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova - Euro 7

ESPAÑA: LA RECONQUISTA CRISTIANA

Fanno parte del Comitato Scientifico di Storia Verità: Mario Bernardi Guardi, Marco Cimmino, Roberto De Mattei, Carmelo Ferlito, Luciano Garibaldi, Roberto Benigno Mauriello, Michele Rallo, Tommaso Romano, Angelo Ruggiero, Primo Siena, Piero Vassallo, Giulio Vignoli, Roberto Roggero, Gino Salvi, Chantal Fantuzzi, Alfonso Indelicato, Valentina Petaros, Carlo Sburlati, Andrea Lombardi, Martina Vullo, Alberto Rosselli.

Storia Verità è una rivista on line (cartacea fino al 2018), nata vent'anni fa e diretta da Alberto Rosselli, che affronta i cortocircuiti delle "verità a metà" delle ricerche storiografiche, in particolare relative al periodo successivo al Secondo Conflitto mondiale e in generale al Novecento, epoca delle grandi ideologie. L'impegno intellettuale di Storia Verità è mosso dalla passione per la libertà d'espressione e dalla necessità di porre un argine a quelli che, a parere del comitato scientifico (Mario Bernardi Guardi, Roberto De Mattei, Luciano Garibaldi, Piero Vassallo, Giulio Vignoli, Alberto Rosselli fra gli altri), sono stati decenni di disinformazione pilotata, con l'intento di rivisitare in maniera obiettiva e senza fanatismi quegli eventi che hanno determinato, nel bene e nel male, i cambiamenti epocali che si riverberano nel presente della storia italiana. Storia Verità non offre al lettore soluzioni definitive, ma piuttosto una possibilità di scelta attraverso una serie di strumenti intellettuali con cui decrittare il presente, a partire da una comprensione imparziale e onesta del passato. Il sito web di Storia Verità è molto ricco di contenuti, sia testuali che iconografici. Quando vent'anni fa Alberto Rosselli acquistò la testata Storia Verità dall'editore romano Enzo Cipriano, la sottopose a diversi interventi di carattere editoriale e contenutistico (da 45 pagine a 65), con copertina e quarta di copertina a colori e facendola uscire cartacea fino al 2018. Contemporaneamente aprì anche il sito, tuttora esistente, con 55 collaboratori fissi, più i random.

Dal giornalista, storico, polemista Alberto Rosselli , direttore editore di StoriaVerità riceviamo a proposito del libro (contestato) del Generale Roberto Vanacci.

«Se tutti gli uomini tranne uno, fossero di un parere, e quello, solo una persona fosse del parere opposto, tutti gli altri uomini non sarebbero giustificati a ridurre al silenzio quell'unico uomo, quanto lui, se ne avesse il potere, non sarebbe giustificato a ridurre al silenzio tutti gli altri»

(John Stuart Mill, nel suo "Saggio sulla libertà").

www.storiaverita.org

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

DALLA “ LIGURE-BRASILIANA “ ALLA “TRANSATLANTICA ITALIANA “

Nello scorso capitolo di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” (DL NOTIZIE nr 23 del 6 agosto) abbiamo ripercorso le vicende della “Ligure Brasiliana” (1897-1914) già “Ligure Romana” (1894-1897), quest’ultima da non confondersi con la sua omonima di trent’anni dopo che abbiamo già ricordato nel numero 5 di DL NOTIZIE edito lo scorso 2 marzo.

Avevamo lasciato la “Ligure Brasiliana” nel 1914: il 7 luglio di quell’anno la compagnia mutò la ragione sociale in “Transatlantica Italiana” onde nazionalizzare il nome della società che, come abbiamo avuto modo di constatare, era all’80% in mani germaniche. Sempre a tale scopo e anche se al momento il capitale azionario restava quasi tutto in possesso della “Hamburg Amerika Linie”, venne rivisto anche il consiglio di amministrazione che vedrà alla presidenza il commendator Agostino Crespi e fra i suoi membri alcuni nomi già incontrati nell’ambito del direttivo della “Ligure Brasiliana” come Venceslao Carrara ed Emanuele Vittorio Parodi cui si affiancheranno Carlo Cameli, capostipite di una famiglia di importanti esponenti dello “shipping” genovese e, rimasto

unico rappresentante degli interessi germanici, il dottor Otto Ecker di Amburgo.

La società così riorganizzata progettò un programma di sviluppo molto ambizioso che prevedeva di potenziare la rete dei propri traffici verso le Due Americhe, sia quella del Nord che quella del Sud, con l'immissione in linea di nuovi transatlantici di buon tonnellaggio, alta velocità e ottime installazioni di bordo onde competere con una concorrenza sempre più agguerrita rappresentata da "Navigazione Generale Italiana" e compagnie consociate oltre a "Lloyd Sabauda" e "Sicula Americana", tutte in fase di crescente sviluppo e delle quali ci siamo già ampiamente occupati.

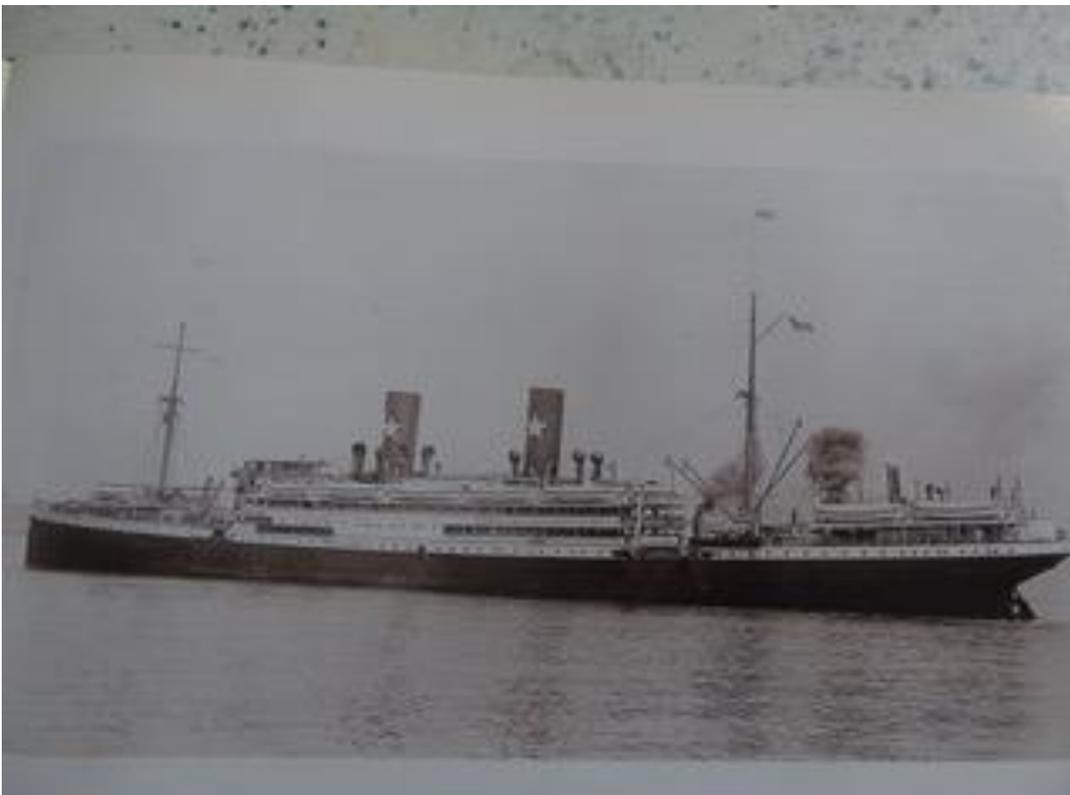


Piroscafo Giuseppe Garibaldi in un manifesto

Le prime navi che costituirono la flotta della “Transatlantica Italiana”, e cioè “Cavour” e “Garibaldi” di provenienza dalla “Ligure Brasiliana”, saranno anche le prime ad issare i nuovi colori della compagnia: fumaiolo rosso con bordo superiore nero e stella bianca a cinque punte al centro . Ad esse seguirono due nuove unità commissionate all’ “Esercizio Bacini” di Riva Trigoso, la “Dante Alighieri” e la “Giuseppe Verdi” di quasi 10.000 tonnellate di stazza, macchine a quadruplica espansione, doppie eliche e due ciminiere. Caratterizzate da casseri prodiero e poppiero molto sviluppati e sovrastrutture basse e continue a centro-nave, disponevano di una lussuosa Prima Classe con un centinaio di posti in cabine singole o doppie, alcune delle quali con bagno completo di vasca alimentata sia con acqua dolce che salata, vera rarità per i tempi. Arredate dalla Ditta Ducrot di Palermo, leader negli allestimenti navali italiani fino agli Anni Trenta del secolo scorso, furono fra le prime unità ad ospitare a bordo quelli stili che non incontrerebbero il favore odierno ma che all’epoca erano molto apprezzati dalla clientela, quando andare per mare era per molti ancora un’avventura piena di incognite e di conseguenza si cercava di fare dimenticare alla clientela di essere in pieno oceano facendo assomigliare gli interni delle navi ai grandi alberghi internazionali che si stavano aprendo nei più famosi centri di villeggiatura piuttosto che agli antichi manieri sparsi per l’Europa o alle residenze patrizie del Vecchio Continente tanto care al gusto dei passeggeri americani e non solo.

Nel caso di queste due gemelle, all’epoca fra le più grandi della nostra marineria nazionale, avremo quindi nella classe superiore uno stile Luigi XIV per il salone da pranzo, Luigi XV per la sala da musica, Tudor inglese per il fumoir e boiserie in legni pregiati ovunque. La Seconda Classe, anch’essa ubicata sul cassero centrale ma a poppavia rispetto alla Prima, disponeva di 126 posti in cabine multiple, sala da pranzo con

tavoli a 6 o 8 posti, soffitto e pareti smaltate con decorazioni dorate e ampi finestroni in vetro colorato. Il cassero poppiero ospitava una Seconda Classe “B”, che corrispondeva ad una Terza su altre navi, che poteva ospitare fino a 136 passeggeri in cabine quaduple mentre la Terza vera e propria occupava il ponte principale ed il secondo ponte a proravia dove ben 1700 emigranti erano alloggiati in dormitori opportunamente aerati , riscaldati e forniti di lavatoi con docce e servizi igienici . Non esisteva ancora un impianto di aria condizionata ma alcuni locali sociali erano ventilati con “thermotanks” già in uso su alcune unità britanniche.



Transatlantico Dante Alighieri

Varate rispettivamente il 28 settembre 1914 e il 2 agosto 1915, “Dante Alighieri” e “Giuseppe Verdi” furono adibite alla linea per New York: la prima salpò da Genova per il viaggio inaugurale il 10 febbraio 1915 al comando di Angelo Sturlese, mentre l’altra il 4 novembre 1915 col capitano Luigi Zannoni, nonostante l’Italia fosse ormai coinvolta nel primo conflitto mondiale.

A tale proposito, e come abbiamo già visto riguardo ad altre compagnie di navigazione dell’epoca, si pose il problema della mancata italianità della “Transatlantica”: oltre a varie operazioni finanziarie messe in atto per traghettare da mani straniere a quelle nazionali azioni e capitale dell’azienda tramite passaggi complicati che tralasciamo di esaminare nel dettaglio perchè materia più da commercialisti che da storici e lettori del settore marittimo, nel 1915 Otto Ecker fu costretto a rassegnare le dimissioni dal consiglio di amministrazione perchè cittadino germanico. Oltre a ciò, l’improvvisa scomparsa, sempre nel 1915, di Agostino Crespi vide alla dirigenza della compagnia praticamente i soli Emanuele V. Parodi e Venceslao Carrara che, grazie all’intervento di alcune banche svizzere che li sovvenzionarono, riuscirono ad incamerare i titoli posseduti fino ad allora dagli azionisti di Amburgo affiancandosi nella dirigenza nuovi imprenditori marittimi genovesi quali i commendatori Marco Passalacqua e Francesco Berlingieri cui si aggiungerà il cavalier Flavio Fasce, direttore dei docks cotonieri di Genova presso i Magazzini Generali oggi per questo denominati dopo le ristrutturazioni del 1992 “del Cotone”, non so se del tutto propriamente in quanto accoglievano anche altre merci coloniali quali zucchero di canna, cacao e caucciù. Interverranno successivamente anche i fratelli Perrone dei cantieri Ansaldo dove erano state ordinate le nuove unità della compagnia: il processo di transizione azionaria sarà comunque lungo, complicato, travagliato e vedrà addirittura

l'intervento dell'autorità giudiziaria per presunte irregolarità di procedura concludendosi soltanto nell'aprile del 1917 e successiva conferma del gennaio 1918 a mezzo decreto ufficiale emesso da Tribunale di Genova e Prefettura locale.

Nel frattempo, durante il corso della guerra 1915-18 le due gemelle saranno requisite come trasporto truppe operando dall'Albania alla Grecia all'Anatolia e partecipando al rimpatrio delle truppe statunitensi di stanza in Europa, mentre la "Cavour" affonderà il 12 dicembre 1917 al largo di Armeville per collisione col piroscafo "Caprera" a sua volta trasformato in incrociatore ausiliario. E' curioso come questa nave, già "Florida" del "Lloyd Italiano", fosse stata a suo tempo coinvolta in un'altra collisione col transatlantico "Republic" della "White Star Line" anticipando di un cinquantennio quanto accadrà fra la nostra "Andrea Doria" e la svedese "Stockholm" più o meno nelle stesse acque : allora restò a galla ma stavolta fu meno fortunata (si rimanda a DL NOTIZIE nr.6-31 marzo 2022 per i particolari).



Cesare Battisti visto di poppa

Superate le vicende belliche e quelle finanziarie, il 17 aprile 1919 scese in mare presso i cantieri Ansaldo di Sestri Ponente il terzo nuovo piroscafo sociale della “Transatlantica” battezzato “Cesare Battisti”, in onore del patriota irredentista trentino giustiziato dagli austriaci nel 1916, con la figlia dello stesso Battisti madrina della nave. Stazzante 8500 tonnellate, a sei turbine e due eliche, riprendeva nel complesso le linee e gli interni delle consorelle precedenti anche se le strutture a centro-nave risultavano più estese verso poppa con la creazione di un secondo ponte di passeggiata che raccordava tutti i casseri di bordo in un’unica struttura continua. In attesa della sua immissione in servizio vennero noleggiate alcune unità straniere fra cui la “Pietro Calvi” di 6400 tonnellate, già “Prinzregent Luitpold” del “Norddeutscher Lloyd”, preda bellica gestita dall’ “Esercizio Navigazione di Stato”.

Una nuova linea commerciale

Il 26 marzo sempre di quel 1919 venne approvato l’aumento del capitale sociale per più di 80 milioni di lire onde favorire un vasto piano di sviluppo della flotta ordinando sempre ai cantieri Ansaldo la costruzione di altri sei piroscafi misti e inaugurando una nuova linea commerciale verso Antille, Centro America e Golfo del Messico per la quale in un primo momento furono noleggiate alcune unità da carico di provenienza nazionale. Venne anche sperimentato un nuovo servizio passeggeri da Costantinopoli a New York via Pireo, Palermo, Napoli e Genova che però, dopo il secondo viaggio, fu sospeso perchè risultato poco conveniente.

In realtà le nuove commesse altro non erano che piroscafi da carico i cui piani di costruzione furono rivisti per trasformarli in navi passeggeri a causa della mancanza di scali disponibili per nuovi transatlantici veri e propri in quanto tutti quelli nazionali erano occupati da varie unità già ordinate dalla concorrenza. Scartata l’ipotesi di rivolgersi ai cantieri britannici perchè i tempi di costruzione si sarebbero dilatati ma stante l’urgenza di disporre di nuovo naviglio, si optò per questa trasformazione, che si rivelerà

in seguito una scelta poco lungimirante perchè condizionerà non di poco, come vedremo, le future vicende della compagnia.

La “Cesare Battisti” partirà da Genova per il viaggio inaugurale al Plata il 21 agosto del 1922 al comando di Vincenzo Torriani mentre il 16 gennaio 1923 la “Giuseppe Verdi” si distinguerà nelle operazioni di salvataggio dell’equipaggio del “Montello” in affondamento in pieno Atlantico per avaria al timone, spostamento del carico di grano diretto a Philadelphia e conseguente ingavonamento. Nell’operazione si distinsero il comandante del “Verdi” capitano Giovanni Manganaro ed il primo ufficiale Gerolamo Stagnaro, decorati con Medaglia d’oro al Valore della Marina Mercantile.

Fra 1924 e '25 entreranno in servizio altri tre piroscafi analoghi e quasi gemelli della “Cesare Battisti”: “Nazario Sauro”, che nel nome voleva ricordare un altro nostro eroe del conflitto concluso da poco e “Ammiraglio Bettolo”, così chiamato in onore dell’ammiraglio e politico italiano deceduto nel 1916, sempre varati dall’Ansaldo a Sestri Ponente e “Leonardo da Vinci”, omonima della più celebre del secondo dopoguerra, che scenderà in mare dai cantieri San Giorgio del Muggiano fra La Spezia e Lerici, peraltro di proprietà Ansaldo.

Ammiraglio Bettolo



Le prime due unità, varate fra il maggio del 1921 ed il giugno del '22, partiranno per il Brasile-Plata rispettivamente nel febbraio e nel luglio del 1924 al comando di Umberto Canepa e Giulio Stagnaro, mentre la “Leonardo”, varata nel dicembre del 1924, vedrà al comando Carlo Chiesa e sarà adibita alla linea per New York dal maggio dell’anno successivo.

Contemporaneamente verranno consegnati sempre dall’Ansaldo le due grandi navi da carico “Caffaro” e “Casaregis” di quasi 7000 tonnellate, espressamente concepite per la linea del Centro America estesa ora al Sud-Pacifico grazie all’apertura del Canale di Panama con vari scali nei porti colombiani, peruviani e cileni fino a Valparaiso.

Fu così completata la rete dei servizi sociali passeggeri con “Dante Alighieri”, “Giuseppe Verdi”, “Leonardo Da Vinci” in linea per New York e “Cesare Battisti”, “Nazario Sauro”, “Ammiraglio Bettolo” e il vecchio “Garibaldi” per il Brasile e Plata ma, nonostante i buoni auspici confortati dai primi risultati che vedevano queste navi fra le preferite soprattutto dai nostri emigranti che non saranno stati passeggeri prestigiosi ma costituivano la voce più importante nei profitti delle compagnie di navigazione, dal 1922 l’attivo iniziò a diminuire finché nel 1924 il bilancio venne chiuso con una pesante passività.

Varie le cause di ciò: alcune di ordine finanziario come l’adeguamento di costi e spese all’aumento forzoso del valore della lira nel primo dopoguerra e gli ingenti capitali impegnati nelle nuove costruzioni che, a causa della rivalutazione della moneta, divennero un’operazione molto più onerosa di quanto preventivato in partenza. Senza contare la compartecipazione in alcune società minori che col tempo si rivelò un infelice investimento. A ciò si aggiunga la crisi dei noli e dei trasporti marittimi che si fece palese fra 1923 e 1924 ma soprattutto l’entrata in servizio delle più grandi, lussuose e veloci unità del tipo “Duilio” della “N.G.I.” e dei primi “Conti” del “Lloyd Sabauda”, già ospitati in queste pagine ed al cui confronto le navi della “Transatlantica” non potevano più reggere in termini

di comodità e sicurezza, anche se le ultime tre di loro immesse in servizio e più o meno a parità di stazza limitavano il trasporto di emigranti a circa 900 persone, sistemate di conseguenza in alloggi più comodi e spaziosi rispetto alle precedenti che ne imbarcavano quasi il doppio. I passeggeri di classe, poi, furono particolarmente attratti dalle nuove unità dei concorrenti e soprattutto sul settore America del Sud i viaggi della “Transatlantica” verranno spesso compiuti in perdita, tant’è vero che “Ammiraglio Bettolo” e “Nazario Sauro” saranno periodicamente noleggiati alla jugoslava “Veszna” che li utilizzerà, peraltro anch’essa con scarso successo, sulla linea emigratoria del Plata dai porti dell’Adriatico orientale.

Dopo avere accantonato definitivamente, perchè ritenuta troppo onerosa e dagli esiti incerti, l’eventualità di sbaragliare la concorrenza facendo costruire due nuovi grandi transatlantici da battezzare “Andrea Doria” e “Camillo di Cavour” che sarebbero state le prime ed uniche unità passeggeri italiane a quattro fumaioli e sulla cui travagliata vicenda rimando al numero 26 del 14 settembre 2019 di questa rassegna, onde trovare nuovi sbocchi ai propri traffici in difficoltà, nel 1926 la “Transatlantica” partecipò alla gara per aggiudicarsi la convenzione, con relativa cospicua sovvenzione statale, per l’esercizio dei servizi marittimi con le nostre colonie. Ne uscì vincitrice sbaragliando un’agguerrita concorrenza e si aggiudicò per vent’anni un contributo annuo di quasi 50 milioni di lire, pari a circa 3 milioni di euro di oggi, ma per ragioni squisitamente finanziarie ed espresso desiderio della Banca d’Italia e di quella Nazionale di Credito che gestivano l’aspetto economico-finanziario dell’operazione, dovette cambiare leggermente la propria ragione sociale, sdoppiarsi in due distinte compagnie che comunque opereranno sempre congiuntamente e provvedere ad un rimpasto del proprio quadro dirigenziale in cui entrarono i commendatori Domenico Gidoni e Rodolfo Montelatici in rappresentanza degli istituti bancari sovracitati e alcuni funzionari del gruppo Ansaldo, detentore di parte del

pacchetto azionario della compagnia che non aveva ancora finito di pagare le navi da poco costruite.

Fu così che il 22 dicembre di quel 1926, presso lo studio romano del notaio Paolo Castellini, venne rogato il nuovo atto pubblico che costituiva ufficialmente una nuova “Compagnia Italiana Transatlantica” o “C.I.TRA.” con sede sociale in Roma e d’armamento sempre a Genova in Via Balbi 40 con uffici commerciali in Via Carlo Alberto 3, oggi Via Gramsci prospiciente il porto.

Di questo nuovo organismo marittimo, che avrà un suo breve momento di autonomia rispetto ai destini comuni condivisi con la “Transatlantica”, parleremo più diffusamente nel prossimo capitolo di questa rassegna: per rimanere circostanziati a quanto la nuova società avrebbe ereditato dalla “casa-madre” precedente, ai servizi coloniali per Eritrea e Somalia andarono i piroscafi da carico “Caffaro”, “Casaregis”, la nave passeggeri “Garibaldi” nonché le due ultime unità ordinate dalla “Transatlantica” e ancora sullo scalo nei cantieri del Muggiano, “Francesco Crispi” e “Giuseppe Mazzini”.

Nuovo assetto societario e nuovo consiglio di amministrazione, con ai vertici i sempre onnipresenti Venceslao Carrara, Carlo Cameli, Marco Passalacqua e l’ingresso dei già ricordati Gidoni, Montelatici, e per l’Ansaldo l’ingegner Nabor Soliani e il dottor Natale Vallino.

Nonostante tutti questi passaggi, le sorti della “Transatlantica” continuarono a peggiorare: il persistere della crisi dei noli e la stasi dei traffici marittimi del 1927-’28 costituì motivo di preoccupazione, ma ancor più determinante fu la notevole contrazione di passeggeri trasportati a causa dell’immissione in servizio delle nuovissime e nettamente superiori unità delle altre società italiane impegnate sulle medesime rotte.

“Conte Biancamano” e “Conte Grande”, entrate in linea per il “Lloyd Sabauda” nel novembre 1925 e febbraio 1928 ; “Roma” e “Augustus” di “N.G.I.” nel febbraio 1926 e

novembre 1927; “Saturnia” e “Vulcania” per la Linea Cosulich nel settembre 1927 e dicembre 1928, segneranno il letterale tracollo delle linee per il Nord e il Sud America della “Transatlantica”, le cui navi erano ormai definitivamente declassate quanto a tonnellaggio, velocità, sicurezza e sistemazioni passeggeri.

Nel 1928, poi, quale anticipo della successiva fusione, si costituirà il “pool” che vedrà ripartire il traffico passeggeri italiano per il Nord Atlantico fra “Navigazione Generale Italiana”, “Lloyd Sabauda” e “Linea Cosulich” senza però includervi la “Transatlantica”, preoccupante sintomo ulteriore di una crisi economica e gestionale ormai insostenibile sia per ragioni di ordine tecnico che per motivi di prestigio, allora determinanti in quel periodo di regime politico nazionale.

Si dovette procedere ad un parziale disarmo della flotta che in parte venne venduta a terzi: ad andarsene furono “Dante Alighieri” e “Giuseppe Verdi” che, dopo avere effettuato i rispettivi ultimi viaggi alla volta di New York nell’ottobre e nel novembre 1927, passeranno nel gennaio del 1928 alla giapponese “Kinkai Yusen Kaisha” che le ribattezzò “Ashai Maru” e “Yamato Maru”: impiegate nei mari orientali e nel Pacifico, andranno perdute entrambe nel turbine del secondo conflitto mondiale.

Nel 1930 avremo l’ennesimo rimpasto nel consiglio di amministrazione con l’ingresso del commendatore Roberto Morettini quale presidente, del Montelatici ora vice-presidente e del ragioniere Alessandro Puri nuovo amministratore delegato mentre il patrimonio azionario venne quasi totalmente incamerato dal Credito Italiano che aveva da poco assorbito la Banca Nazionale di Credito, precedente detentrici di queste azioni.

In quello stesso 1930 la “Leonardo da Vinci” al comando del capitano Sturlese fu noleggiata dallo Stato per un viaggio in Inghilterra carica di quadri e altre opere d’arte destinate all’Esposizione Universale che si sarebbe tenuta a Londra

mentre la “Cesare Battisti” effettuerà un ciclo di crociere nel Mediterraneo per conto dell’Opera Nazionale Balilla.

Costituzione della Finmare

Si arrivò poi alle grandi concentrazioni del 1932 ed alla creazione delle quattro società di preminente interesse nazionale “Italia”, “Lloyd Triestino”, “Adriatica” e “Tirrenia” che troverà il suo assetto definitivo nel 1936 con la costituzione della “Finmare” che nel bene e nel male le gestirà per il successivo cinquantennio: data la situazione catastrofica in cui si trovava, la “Transatlantica” fu esclusa da questo processo di concentrazione delle nostre maggiori compagnie di navigazione.

Riuscita vana una richiesta di aiuto finanziario formulata allo Stato ed una successiva proposta di fusione con qualche altra compagnia dalle basi più solide, l’animata assemblea generale del 21 aprile 1932 deliberò il trasferimento alla “Florio”, che a breve sarebbe stata a sua volta chiamata a concorrere alla costituzione della nuova “Tirrenia”, del capitale azionario residuo con l’avvio del processo che il 30 dicembre porterà alla liquidazione totale.

L’“Ammiraglio Bettolo”, dopo un lungo periodo di disarmo nella rada di Portovenere che quarant’anni dopo ospiterà nelle sue acque “Michelangelo” e “Raffello”, sarà venduta all’egiziana “Misr” che, col nuovo nome di “Kawsar”, la adibirà per un ventina d’anni ai collegamenti mediterranei, nel Mar Rosso e per trasportare nei porti sauditi pellegrini diretti alla Mecca da India e Pakistan, con l’esclusione del periodo bellico durante il quale sarà requisita dal “British Ministry of War”. “Garibaldi”, “Crispi” e “Mazzini” passeranno sempre nel 1932 alla “Tirrenia” mentre “Battisti”, “Nazario Sauro” e “Leonardo da Vinci”, rimaste in disarmo, verranno riarmate come trasporto truppe per la Campagna d’Africa del 1935-’36, passeranno anch’esse per un brevissimo periodo alla

“Tirrenia” ma saranno poi assegnate al “Lloyd Triestino” per i collegamenti con l’Africa Orientale Italiana ad eccezione della “Cesare Battisti”, perduta a Massaua per esplosione in sala macchine forse dovuta ad un attentato nel dicembre del 1936: l’incidente costerà la vita a 26 membri dell’equipaggio e la nave, recuperata e rimorchiata successivamente a Pola, verrà lì demolita constatandone la grande entità dei danni subiti in sala macchine.

E’ indicativo come unità concepite per i collegamenti transoceanici fossero ormai adatte ai soli traffici di cabotaggio nazionali oppure a quelli con le nostre colonie ma in un ruolo subordinato rispetto alle nuove navi di punta subentrate nel frattempo e che in parte abbiamo già ricordato in queste pagine: una per tutte la “Victoria” del “Lloyd Triestino” del 1932, distante anni luce dalle unità della “Transatlantica”, rese obsolete nel giro di pochissimi anni se non già superate fin dal momento della loro immissione in servizio per un vizio di costruzione iniziale che abbiamo già rilevato.

Riguardo al loro destino successivo, navigheranno senza lode e senza infamia fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale durante il quale quasi tutte troveranno la loro fine: “Leonardo da Vinci” catturata a Chisimaio in Somalia il 12 febbraio 1941 dalla “Royal Navy” che la ribattezzerà “Empire Clyde” per adibirla a trasporto truppe fino agli inizi degli Anni Cinquanta e in seguito demolita; “Giuseppe Mazzini” colata a picco da aerosiluranti britannici al largo di Massaua il 2 aprile 1941; “Caffaro” affondata in seguito a bombardamento aereo nella rada di Tripoli il 12 settembre 1941; “Nazario Sauro” autoaffondata a Massaua il 6 ottobre 1941 onde evitare la cattura; “Casaregis” persa a Tripoli l’11 ottobre 1941 in modalità analoghe al “Caffaro”; “Francesco Crispi” silurata al largo della Penisola Salentina il 19 aprile 1943 e da ultimo la “Garibaldi”, ultima sopravvissuta che dopo quarant’anni circa di vita sui mari affondò nel porto di Genova a seguito di azione aerea il 2 agosto 1944 per essere poi recuperata e demolita alla fine delle ostilità.

Giunsero così all'epilogo le vicende della "Transatlantica Italiana", erede di "Ligure Romana" e "Ligure Brasiliana" che, nonostante tutte le sue vicissitudini, seppe mantenersi autonoma sino alla fine, resistendo e sottraendosi al processo di assorbimento di tante società di navigazione grandi e piccole portato avanti nei decenni a cavallo di Otto e Novecento dalla "Navigazione Generale Italiana" . Dopo un breve periodo di predominio nel campo dell'armamento nazionale verso le Americhe, ciò non le risparmiò un clamoroso fallimento finale, dovuto forse ad una certa miopia dirigenziale che non riuscì o non volle capire le esigenze di un nuovo mercato dei trasporti marittimi dal quale alla fine fu esclusa a causa delle spietate leggi del mercato. E' doveroso però ricordarla oggi annoverandola fra le compagnie protagoniste del primo sviluppo dei nostri collegamenti transoceanici in senso moderno, quando le navi dalla ciminiera rossa con la stella blu al centro facevano la spola fra i nostri porti nazionali e quelli americani trasportando ad ogni traversata centinaia di passeggeri di classe coi loro lussuosi bagagli e migliaia di emigranti coi loro sogni e le loro speranze che spesso si avvereranno, per loro fortuna e di riflesso per il prestigio della madrepatria italiana che forse oggi non li ricorda col dovuto affetto e rispetto.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 1 settembre 2023

ingegnere aeronautico . console vice-gran cancelliere
Associazione "A Compagna"-Genova -storico aero-navale



LOGBOOK **Newsletter dell'Associazione Promotori Musei** **del Mare**

Progetto editoriale e Redazione a cura di
Anna Dentoni
Cristina Chiaiso

Sostenitori della Cultura del Mare

Siamo un'associazione no-profit nata per promuovere i valori della marineria, che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese. Il nostro modello associazionistico si ispira alle Fondazioni Culturali no-profit di tradizione anglosassone. Siamo una onlus che sostiene il patrimonio pubblico rappresentato dal Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, che comprende Galata Museo del Mare, Complesso Monumentale della Lanterna di Genova, Commenda di San Giovanni di Pré e Museo Navale di Pegli.

Con settembre prendono il via tante nuove iniziative al Museo, che vi segnaliamo in questo nuovo numero del Logbook, insieme a un evento

speciale riservato ai Promotori.
Per le Storie dei Promotori abbiamo incontrato Fabrizio Viscardi,
Direttore Operativo Siat .

> **Museo Diocesano di Genova: "E tacquero le onde del mare"**
In questo approfondimento a cura di Cristina Chiaiso incontriamo
Paola Martini, Conservatore del Museo Diocesano di Genova e
Curatore della mostra "E tacquero le onde del mare", che propone una
riflessione sul rapporto tra il mare e l'uomo che lo percorre, raccontato
attraverso una selezione di ex voto marinari provenienti dalle Diocesi
di tutta la Liguria.
Qui maggiori dettagli sulla mostra, che è visitabile fino al 2 ottobre.

2023
INCONTRI
in BLU

GALATA
MUSEO DEL MARE

Non perdere gli appuntamenti della 4° edizione di "Incontri in Blu"

27 MAGGIO
FRANCESCA E RACHELE FOGAR
Le figlie di Ambrogio Fogar, l'esploratore che naufragò per 74 giorni a bordo di una zattera

10 GIUGNO
SIR ROBIN KNOX-JOHNSTON
Il primo uomo a circumnavigare il globo non stop in solitaria nella storia

21 SETTEMBRE
MASSIMO PEROTTI
Presidente e CEO del gruppo Sanlorenzo, secondo produttore al mondo di superyacht

10 OTTOBRE
COSTANZA MUSSO
Amministratore Delegato del Gruppo Grandi

18 NOVEMBRE
CHIARA OBINO
Apnelista, una delle cinque donne oltre i 100 m, imprenditrice e medico

ORE 18.30 presso Galata Museo del Mare - evento gratuito

PROMOTORI	SPONSOR	SPONSOR TECNICO	MEDIA PARTNER	MAIN SPONSOR
PATROCINI				

Galata Museo del Mare
Calata de Mar, 1 - Genova
galatamuseodelmare.it

#SALIABORDO

Giovedì 21 settembre, Massimo Perotti, Presidente e CEO del Gruppo Sanlorenzo, secondo produttore al mondo di superyacht. L'incontro si terrà alle 19.00 al Salone nautico, come dopo-salone ([qui maggiori dettagli](#)).

Le registrazioni degli incontri precedenti sono disponibili : [Incontri in BLU 2023 - FRANCESCA E RACHELE FOGAR - 10/06/2023](#)

[Incontri in BLU 2023 - SIR ROBIN KNOX-JOHNSTON 27/05/23](#)



[Fine Logbook n. 26 2023](#)

