

24 DL Notizie 2022

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE...Blog...29 novembre 2022

www.deciolucano.it

https://www.ship2shore.it/it/shipping/ship2shore-consegna-l-award-2022-a-decio-lucano_82679.htm

Il sito www.deciolucano.it è in allestimento.

PARLARE PAROLE QUANTO VALE LA VITA IN ITALIA?

La tragedia di Ischia dove, a seguito da un alluvione, è franato il Monte Epomeo, 800 metri, su Casamicciola e Lacco Ameno , l'acqua non trattenuta dal terreno ha seguito diversi percorsi in quella miriade di case che coprono le falde del Monte fino al mare, trascinando la montagna al mare, distruggendo case e uccidendo persone.

Poi si viene a sapere, *parlando parole*, che tutta Ischia è a rischio idrogeologico, che su 60mila abitanti sono stati chiesti 26mila condoni per costruzioni edilizie abusive, pratiche che impiegano anni per sbrigarle in modo corretto. Chi paga questi furbetti dei condoni ? Non si scherza anche in altre località e regioni della nostra nazione dove all'uomo interessa più della vita il proprio tornaconto egoista e malefico.

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

UN EPISODIO DI "BRUTTA" LOGISTICA IN LIGURIA

Il 25/11/2022 il comandante, Stefano Giacobbe ha scritto:

Carissimo Decio buongiorno,voglio segnalarti un fatto che mi ha

veramente amareggiato quale attore principale di vita vissuta in merito alla logistica. Ricordando che le basi fondamentali di tale disciplina si basano sulla celerità delle varie azioni combinate sono rimasto veramente di stucco .Ieri sono andato a fare il mio solito rifornimento annuale per uso domestico di olio extra vergine di oliva a San Bartolomeo al mare (Imperia) ,al ritorno in autostrada il percorso sino a Vado era tutto un cantiere uno dopo l'altro,da Vado in poi ,sino a Albissola dove sono uscito dalla disperazione (la mia meta era Varazze) tutto un susseguirsi ININTEROTTO di ralle con containers penso sbarcati da nave in porto.La marcia era a passo d'uomo.Il porto di Vado dovrebbe fare concorrenza ai porti del nord europa,ma in queste condizioni in cui si trovano le infrastrutture liguri,facciamo pena.Da essere veramente amareggiati .

Il traffico di ralle con containers era in autostrada da ponente verso levante ,penso sbarcati da nave nel porto di Vado e incolonnati per prendere lo svincolo con la Voltri-Ovada-Milano(la A 26). Questa colonna occupava tutta la corsia di destra,lasciando la sinistra per le auto che a causa traffico era intasata anch'essa. Pensiero mio: in conseguenza trasporto su ruota ferrata scarso se non inesistente per mancanza di raccordi,puntualità di consegna alla spera in Dio,costi elevati,disguidi di operatività da parte del ricevente.Brutta nomea al porto,alla funzionalità,alla Liguria , all'Italia , alla nostra marineria commerciale .

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

CLANDESTINO IN UNA NAVE NELLA GIUNGLA.

“Nulla è misterioso per un uomo di mare se non il mare stesso” scriveva il grande scrittore marinaio Joseph Conrad (1857-1924), nato in Polonia , cittadino britannico dal 1886. Per i veri marinai è un mito, i suoi romanzi scritti in lingua inglese, sono autobiografici, prima di scegliere la carriera nautica ha avuto una vita molto complessa dove cuore e cervello (come scrive Pietro citati) hanno faticato molto prima che l’uomo facesse la sua scelta di vita. Come scrive Baudelaire in uno dei suoi versi, “ cercare l’infinito nel finito del mare “,si può certo attribuire a Conrad questo pensiero come l’ultimo suo libro,Vittoria, sulla guerra, sulla decadenza dell’umanità occidentale per lui che ha ambientato quasi tutti i suoi libri nella giungla e nelle terre asiatiche. Nel 2014 Il Galata Museo del mare ha realizzato un mostra esposizione per i cento anni del passaggio di Conrad in Italia. Tobia Costagliola marinaio scrittore manager sta rifacendo il libro che lo ha reso noto nell’ambiente, la flotta che visse due volte “ e ha scritto un racconto verità , quasi un giallo, anzi peggio per i risvolti umani che propone e che ci ricorda un altro grande scrittore britannico ,Graham Greene , il titolo è Il clandestino, la storia di Manuel, che non poteva sbarcare dalla nave perché ogni porto lo rifiutava , clandestinato associato agli attuali immigrati senza nome, uomo invisibile e così rimarrà nella coscienza del comandante della nave . Navigare nei fiumi della giungla è una esperienza che si può fare in Venezuela sul Rio San Juan affluente dell’Orinoco,per andare a caricare a Caripito ,oppure sul Niger in Nigeria , per andare a Port Harcourt , la natura la tocchi con mano e con i sensi. E Manuel viene sbarcato nel cuore della giungla, mai più rivisto, un mistero che Tobia Costagliola non risolve e ci lascia con tanti dubbi e paure. (DL)

I racconti di mare di Tobia Costagliola pubblicati da Decio Lucano (DL NEWS 2015 VOL VIII del 23marzo 2015)

RACCONTO DAL VERO a cura di Tobia Costagliola
A bordo della petroliera Amalfi della Flotta Lauro anni '50,
pagine che sembrano scritte da Joseph Conrad

IL CLANDESTINO

Carissimo Decio,

ho tirato fuori dal mio cassetto una delle tante storie trascurate nella stesura del mio libro “La flotta che visse due volte. Storia della navi di Achille Lauro. “ Si tratta di un racconto che mi colpì particolarmente, quando lo ascoltai la prima volta, nel buio della notte, durante la 1° guardia, in attesa del crepuscolo mattutino per la consueta rilevazione delle stelle ed il primo punto nave della giornata. Si tratta di una storia che è sopravvissuta a quasi tutti i protagonisti. Il testimone diretto che me la raccontò per la prima volta è ancora vivente ed ha, oggi, 85 anni. Ho pensato che è meglio tirare fuori tutto quanto c’è ancora nei cassette, prima che sia troppo tardi, e spero tanto che il racconto possa essere di tuo gradimento.

Un cordiale abbraccio.

Tobia

IL CLANDESTINO

Nella Enciclopedia Treccani si legge che “dal punto di vista etimologico nella parola clandestino, di origine latina clam (nascosto) e dies (giorno), letteralmente nascosto di giorno, è presente l’idea della segretezza, dell’occulto, dell’ombra e dell’oscurità”.

Nella storia della marineria il clandestino era quella persona che imbarcava di nascosto su una nave e cercava subito un rifugio per tenersi celato almeno fino a quando la nave non fosse partita per la sua destinazione. Un clandestino poteva

essere una persona in fuga dai creditori, dalla giustizia, dagli avversari politici, dalla miseria e, comunque, una persona che rischiava il tutto per tutto per cercare un mondo diverso da quello da cui fuggiva. Una volta in alto mare, se non veniva scoperto, era lui a farsi trovare affidandosi alla buona sorte ed alla comprensione del Comandante e dell'equipaggio.

In realtà, nel susseguirsi delle varie epoche storiche, la sorte del clandestino è stata sempre segnata da lutti, torture, mortificazioni, schiavitù, segregazione, etc. In epoche più recenti, il trattamento più ricorrente era quello di farlo lavorare in cucina, in camera o col nostromo, affinché potesse pagarsi il passaggio fino al porto successivo. In molti casi il soggetto dava buoni risultati sul lavoro e lo si teneva a bordo in sostituzione di personale mancante percependo anche una "paghetta". Poteva anche accadere che il clandestino restasse a bordo per mesi divenendo parte integrante dell'equipaggio e regolarmente retribuito. Più frequentemente, invece, il clandestino sbarcava, ad insaputa delle Autorità locali, senza che il Comandante ne denunciasse la presenza a bordo, all'arrivo, e si affidava alle incognite della sorte che lo attendeva nello stato estero di approdo.

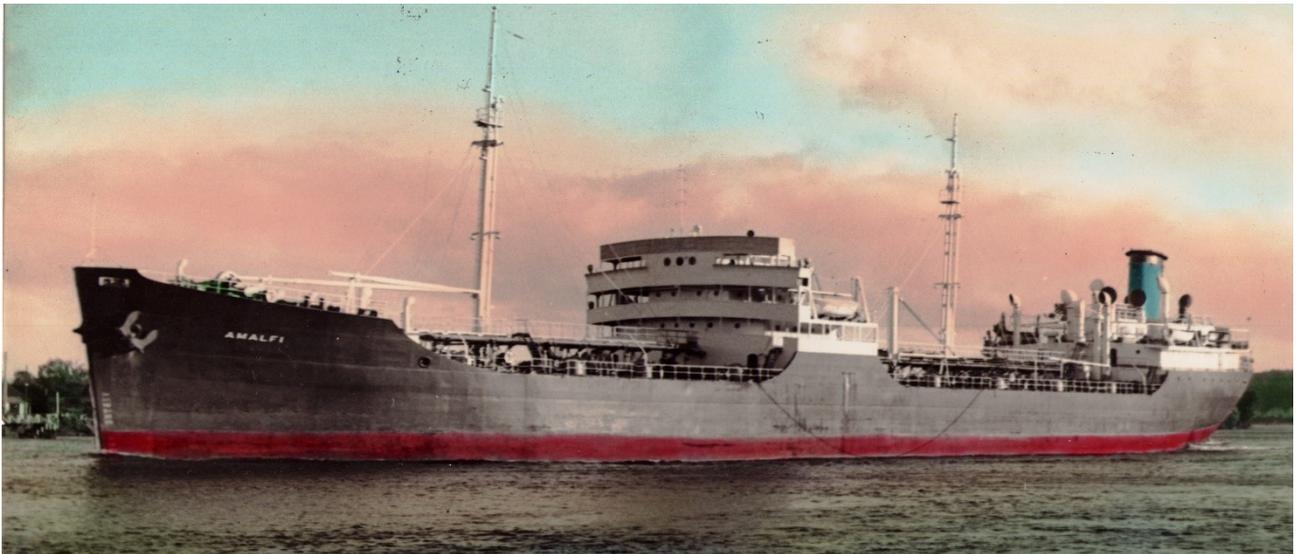
Questa, per sommi capi, la figura del clandestino nell'epoca dell'epopea della vela. Oggi il termine clandestino viene sempre coniugato al plurale da alcuni politici e da una certa stampa e sta ad indicare centinaia, migliaia di esseri umani in fuga dai loro paesi e che non approdano di nascosto ma alla luce del sole o alla luce dei riflettori dei mezzi navali che li soccorrono.

La Treccani continua: "l'associazione della parola al fenomeno migratorio ha accentuato il concetto di "illegalità" che essa porta con sé; tra i significati che essa ha acquisito nel corso del tempo vi è infatti quello che si riferisce a comportamenti e attività posti in essere senza l'approvazione o di fronte all'espresso divieto delle pubbliche autorità. Ma sono stati

definiti clandestini anche le migliaia di donne, uomini e bambini morti in quel cimitero a cielo aperto che è divenuto il Mediterraneo, ovvero le persone che non hanno ancora mai toccato le nostre coste e dunque non hanno fatto in tempo a infrangere la legislazione che regola l'ingresso e il soggiorno dei cittadini stranieri nel nostro paese”.

Mentre lascio ad altri dissertare sulla seconda interpretazione mi voglio soffermare sul primo tipo di Clandestino che riguarda la storia di una nave della Flotta Lauro negli anni '50.

In questo periodo molte persone che per varie ragioni non potevano inserirsi nei flussi migratori ufficiali sceglievano, a proprio rischio, di trasferirsi da uno Stato all'altro utilizzando un sistema vecchio quanto il mondo: l'espatrio clandestino. Il fenomeno era così diffuso e preoccupante per i vari Stati e per l'Armamento internazionale, al punto da intensificare e stabilire rigide procedure di controllo ad ogni livello, con l'obbligo per i Comandanti della denuncia di rinvenimento di “clandestini” alle autorità dei porti di arrivo. La tendenza di tutti gli Stati fu quella di “rispedire” il clandestino “al mittente” innescando così delle interminabili vicende legali e assicurative da far letteralmente impazzire i poveri Comandanti. Spesso, senza documenti, era difficile individuare lo stato di provenienza del clandestino che nel frattempo restava a bordo affidato al Comandante su cui ricadeva “l'esecrazione” per aver “imbarcato” il clandestino. In epoche più recenti con l'evoluzione delle attività dei P&I CLUBS e diversi accordi internazionali la gestione del “clandestino” è divenuta più snella e meno penalizzante soprattutto per i Comandanti.



La nave a cui è legata questa vicenda è la TC AMALFI che, negli anni '50, trasportava prodotti petroliferi dai Caraibi al Nord Europa. Preferisco non fare nomi e non menzionare date circostanziali. La storia inizia nel porto di Finnart (Scozia) dove, durante la discarica, imbarca il nuovo Comandante e altro personale di Coperta e Macchina. A discarica ultimata, contestualmente all'imbarco del pilota, arriva la polizia che porta a bordo un giovane ammanettato e lo consegna al 1°Uff.le. La polizia presenta un verbale di consegna di "clandestino" con l'obbligo del Comandante di mantenerlo segregato fino all'uscita dalle acque territoriali del Regno Unito. Questa eredità faceva parte delle "consegne" trasferite al nuovo Comandante che, come sempre capita nel cambio di comando, poteva essere stata sottovalutata o sfuggita tra gli innumerevoli adempimenti e passaggi di carte e raccomandazioni.

Il clandestino, di circa 25 anni, proveniva dalle Canarie, aveva l'aspetto di una persona per bene ed era a bordo da circa 6,5 mesi. Il Comandante precedente ne aveva "registrato a giornale" il suo ritrovamento e denunciava regolarmente la presenza a bordo in ogni porto di arrivo. E infatti, in ogni porto, questo ragazzo, di nome Manuel, veniva preso in consegna dalla polizia che lo riportava solo poco prima della

partenza. In alcuni paesi del Centro America, il giovane veniva “restituito” spesso malconco, pieno di lividi e talvolta anche con dei segnali evidenti di colpi di sciabola inferti “di piatto” (caratteristica comportamentale che distingueva in special modo soltanto i militari venezuelani).

Durante la permanenza a bordo, nei periodi di navigazione, Manuel si era fatto ben volere da tutti ed era sempre disponibile per ogni genere di lavoro riuscendo anche a racimolare piccole somme di danaro. La sua meta agognata era l'Argentina dove era sicuro di trovare lavoro. Ma nelle attuali circostanze, non era accettato da nessuna autorità ed era costretto a restare a bordo nelle condizioni dianzi descritte.

Il nuovo Comandante, appena resosi conto della pesante eredità e degli obblighi ed adempimenti che questa comportava, incominciò a lasciarsi andare a scene di paranoia in cui intravedeva come unica soluzione l'abbandono in mare del clandestino... Secondo il terzo Ufficiale di Coperta testimone dei fatti narrati, non c'è da scandalizzarsi. Un ufficiale di una nave tedesca, da lui interpellato su come venivano trattati i clandestini sulle loro navi, gli aveva risposto in modo molto sbrigativo: noi non perdiamo tempo; appena ne troviamo uno, abbiamo sempre un fusto pronto per calarlo in acqua e liberarcene definitivamente...

La nave partì da Finnart diretta a Caripito (Venezuela) un terminal “sperduto” ubicato nel fiume “Rio San Yuan” alla confluenza del “Rio Caripito”.

Cominciata la navigazione, Manuel aveva ripreso le abituali attività raccontando ai suoi amici come era stato trattato dalle autorità inglesi e cominciò a mostrare segni di stanchezza; non ce la faceva più a sopportare quella vita ben lungi da quella che si era immaginata e a cui aspirava disperatamente. Non riusciva più neanche a sopportare l'idea che al prossimo arrivo in Venezuela, se il Comandante ne denunciava la

presenza a bordo, sarebbe stato prelevato dalla polizia, incarcerato e malmenato prima di rientrare a bordo. Era ormai deciso a tutto, anche a fuggire di notte, senza alcuna conoscenza del luogo. L'equipaggio, impietosito e comprensivo come sempre, avrebbe fatto qualunque cosa per agevolarlo. Il Comandante assillato dalla prospettiva di dover affrontare l'intero periodo del suo imbarco senza poter risolvere il problema del clandestino, cominciò a non dormire la notte, si sentiva disturbato solo a vederlo in giro tra l'equipaggio ed a scervellarsi su come giungere ad una soluzione.



Un bel giorno, dopo essersi consultato col suo amico Direttore di Macchine, comunicò al 1°Ufficiale che non aveva più intenzione di denunciare la presenza del clandestino al prossimo porto di arrivo e che aveva deciso di farlo sbarcare “clandestinamente”.

A metà navigazione, circa 6 giorni prima del previsto arrivo in Venezuela, fu dato ordine al nostromo di costruire uno zatterino e di tenerlo approntato in coperta. Il Comandante intendeva trasferirvi, nottetempo, il giovane Manuel poco prima della partenza da Caripito. Il nostromo, in meno di un giorno, utilizzando tre fusti vuoti ed un telaio di assi fissato con traversini e doppio “pagliolato” riuscì ad ottenere uno zatterino di mt 2 x 2,50. Ufficialmente lo zatterino doveva servire per ritoccare il bagnasciuga al porto di arrivo.

Dopo circa tredici giorni di navigazione la nave arriva in Venezuela. Manuel viene rinchiuso nella cala del nostromo, sopra al gavone di prua, e tutto l’equipaggio riceve l’ordine del silenzio assoluto sulla sua presenza a bordo; a domanda rispondere:” nessun clandestino a bordo”.

CARIPITO

Per raggiungere Caripito si entra nel Golfo di Paria, a ponente dell’isola di Trinidad, e si risale lungo il San Juan River per circa 15 miglia tra Guria e la confluenza col fiume Caripito. A Guria imbarcano due piloti e due militari che resteranno a bordo fino all’uscita, dopo la caricazione. Il traffico è ristretto ad un unico senso fino alla zona d’ancoraggio in prossimità del pontile di caricazione. Il fiume è molto stretto e si snoda con diverse anse la cui curvatura richiede una attenta navigazione con cambio continuo di direzione; nella parte superiore del percorso, in località Cano Francis, il corso del fiume presenta una curva a dritta di circa 100 gradi. Il fiume si snoda al

centro di una fitta e densa foresta, durante le varie curve, i rami dei giganteschi alberi lambiscono la prua della nave. Arrivando dal mare, trattandosi di zona pianeggiante e senza rilievi, si vede una immensa fascia verde e nebbiosa e fa una strana sensazione vedere la nave che si “immerge” lentamente in questo labirinto vegetale in cui gli alberi sembrano spostarsi e curvarsi per consentire il passaggio della nave fino a lambirne ogni sua parte. Nel fiume e sulle sponde si notano dozzine di grossi alligatori indifferenti al passaggio della nave, qua e là sui vari banchi emergenti dal fiume si notano degli splendidi IBIS dai colori rosso scarlatto mentre stormi di uccelli di ogni razza e grandezza svolazzano e cinguettano con ritmo incessante; molto vistosi sono i pappagalli verdi. Lo spettacolo indimenticabile è costituito dalle scimmie che saltando di ramo in ramo sembrano voler gareggiare in velocità con la nave e accompagnarla durante il suo lento spostamento verso il “cuore” del loro territorio. La nave spinta dalla turbina non fa molto rumore; il leggero fischiare della turbina è impercettibile e sembra quasi rispettoso dei suoni della foresta e dei suoi abitanti.

Ma purtroppo, l’atmosfera così surreale di questo piccolo e paradisiaco cosmo viene all’improvviso profanata e disturbata da alcuni spari di moschetto. Cosa succede? I due soldati imbarcati a Guria insieme ai Piloti, mentre si sgranchiscono le gambe passeggiando in coperta, si divertono a giocare a tiro a segno con gli alligatori che la nave sfiora nella sua lenta navigazione. Gli spari sembrano avere più effetto sugli uccelli e sulle scimmie che sugli alligatori che, salvo qualche tuffo, restano prevalentemente indolenti ed indifferenti quasi a voler sfidare i roboanti e baffuti militari. Altri animali disturbati dagli spari, si intravedono tra la vegetazione mentre corrono spaventati: cinghiali, tapiri, cervi e, tra i rami degli alberi, si intravede anche il pelo maculato di qualche giaguaro chiamato dai militari “el tigre”. La corrente in alcuni punti raggiunge

anche i 4 nodi e ogni tanto, nelle varie curve, si sente che lo scafo tocca il fondo sabbioso per poi riposizionarsi di nuovo verso il centro del fiume. A Caripito, in quel periodo, vi era un solo pontile di caricazione e la nave ormeggiò al pontile con il lato dritto e la prua verso terra. Non esistevano rimorchiatori e la manovra di ormeggio veniva eseguita lentamente sfruttando la favorevole corrente montante. Arrivati al terminal nelle prime ore del pomeriggio con zavorra leggera, trascorsero alcune ore prima dell'inizio della caricazione che, durante le ore notturne, comunque, ebbe un ritmo molto rallentato. Dopo varie interruzioni dovute a improvvisi temporali caratterizzati da vento forte e intensi piovvaschi, le cisterne furono tutte piene nel pomeriggio del giorno successivo. Erano stati caricati circa 130.000 barili di "gasoline" e altri prodotti "puliti".



Alligatori sul Rio San Juan



Il pontile di Caripito

UNA NOTTE DA DIMENTICARE

Per scostarsi dal pontile, si mollarono gli ormeggi, si puntò la prua sulla sponda e accostando tutto il timone a dritta, con la macchina avanti, si riuscì lentamente a far girare la poppa verso il largo, dove, dopo aver completato tutto il giro, si diede fondo l'ancora per aspettare la luce del giorno e la marea favorevole. La nave restò quindi, nel cuore della notte, in mezzo alla foresta mentre tutt'intorno la natura sembrava riappropriarsi del suo predominio su uomini, cose ed animali.

Lo scorrere veloce delle acque, il brusio degli animali notturni, i tuffi sommessi degli alligatori sembravano far parte di un'unica armonia; nel buio, tra la vegetazione spiccavano dei piccoli bagliori di fuoco; non erano lucciole e i militari indicando col dito spiegavano che si trattava degli occhi di "el puma". In breve tempo, piloti e militari, dopo una lauta cena, andarono a riposare restando in servizio solo il personale di guardia in Coperta e Macchina.

Dopo la mezzanotte l'insonne e ansioso Comandante aveva deciso che era giunta l'ora per il povero Manuel. Fa chiamare dei marinai e ordina al nostromo di calare in mare lo zatterino e di collaudarne prima la robustezza e la sicurezza. Il nostromo borbotta qualcosa, esegue l'ordine e, al ritorno, commenta che per lui quel "coso" non è per niente sicuro sia per la forte corrente che per gli alligatori

Nonostante ciò, parte l'ordine perentorio di prelevare Manuel dal suo nascondiglio forzato e scaricarlo sullo zatterino. Quelle poche persone dell'equipaggio che erano state interpellate dal Comandante, partirono protestando e per nulla convinti di prelevare Manuel. Infatti scomparvero verso prua senza più riapparire. Il Comandante, paonazzo in viso, minacciava ferro e fuoco e non faceva altro che ripetere: "faremo i conti a Napoli con tutti voi! Vi farò vedere io chi sono! "

Nonostante le grida, sia i piloti che i militari dormivano pesantemente. Ancora non era terminato il turno della 2° guardia e allora il Comandante decise di svegliare il 1° Ufficiale, un pezzo d'uomo alto oltre 1,90 metri ed il Giovanotto diplomato che doveva montare di guardia con lui. Il 1° ufficiale, proveniente dalla Marina Militare, aveva un alto concetto dell'ordine e della disciplina e non ebbe alcuna esitazione ad eseguire l'ordine perentorio del Comandante di andare a cercare Manuel e di "imbarcarlo" sullo zatterino. La

coperta era deserta, l'equipaggio, in disaccordo, era scomparso e, dopo lunghi minuti, il 1°Ufficiale comparve trascinando il malcapitato e, con l'ausilio del suo ubbidiente allievo, eseguì rapidamente l'ordine tanto contestato. Manuel ormai rassegnato e sfinito non aveva neanche più la forza di piangere e gridare; tutto raggomitolato su sé stesso si lasciò adagiare sullo zatterino. Uno strappo al "gherlino" che teneva lo zatterino e poi via, Manuel sul suo zatterino, venne portato via dalla corrente nel buio della notte. Qualcuno giurò di aver sentito il sordo rumore di un alligatore che si tuffava...

Era avvenuto tutto in pochi attimi senza che i presenti e quelli che si erano nascosti per non obbedire al Comandante potessero rendersi conto del fatto compiuto. Alle prime luci dell'alba, la nave si mise in movimento verso la foce. Piloti e militari non avevano realizzato niente di quanto era successo in quella terribile notte.

La voce, nel frattempo, si era diffusa tra l'equipaggio e durante tutto il percorso fino alla foce, tanti occhi speranzosi, andavano alla ricerca di qualche segnale che Manuel ce l'avesse fatta. Si davano conforto tra di loro: "non ti preoccupare, il ragazzo era agile e sarà subito balzato sulla terra ferma; ora sarà al sicuro in qualche villaggio". E il Comandante, sfogandosi col Direttore, suo intimo amico: "macché salvato e salvato! Lo volete capire che se si è salvato io sono rovinato?"

Quella notte, in quel paradisiaco e remoto angolo di mondo, una triste pagina di storia era stata scritta da quella nave, dal suo Comandante e dal suo equipaggio.

LE NOTTI INSONNI

L'AMALFI lasciò il Venezuela diretta a Cuba e da Cuba procedette per Corpus Christi, nel Golfo del Messico. Durante le due traversate rispettivamente di 4 e tre giorni, il Comandante non dormiva più nel suo letto e trascorreva tutte le notti sul ponte di comando passeggiando nervosamente. Escogitò poi il sistema di stendersi sul divano in sala nautica dove, mantenendo la luce accesa, infilava la testa in una federa di cuscino per poter fare qualche ora di sonno. Ma spesso si svegliava di soprassalto urlando: “Manuel! Manuel!”. Il secondo ufficiale interveniva prontamente aiutandolo a liberarsi della federa per evitargli di andare a sbattere contro qualche paratia.” Comandante non vi preoccupate! Manuel si è senz'altro salvato, non c'era alcun pericolo ed il ragazzo era in gamba!”

“Ma che salvato e salvato! Lo volete capire che se si è salvato io sono finito?” Furono sette notti di inferno, la voce della coscienza era implacabile e l'uomo sembrava ormai prossimo alla pazzia. Ma ecco che all'arrivo a Corpus Christi, inaspettatamente, arriva da Napoli il nuovo Comandante ed il nuovo Direttore di Macchina. Fu una liberazione per tutti.

La sostituzione del Comandante e del suo “consiliore” ed ispiratore Direttore di Macchine, così immediata e vicina alle date del triste evento di Caripito fu un chiaro segnale della meritata punizione. Non si seppe mai chi denunciò così rapidamente agli Uffici della Flotta quanto era accaduto. Un fatto è certo: chissà per quante notti ancora l'incubo di Manuel tormentò la mente e la coscienza di quel Comandante. Furono successivamente anche attivate delle procedure disciplinari sulla base di varie testimonianze ma non se ne conobbe mai l'esito. Nel frattempo il nome di quel Comandante era stato inciso a caratteri indelebili nella memoria collettiva di tutti i marittimi.

EPILOGO, Manuel diventato una leggenda

Questa storia l'ho ascoltata per la prima volta nel 1960 e da allora ho continuato a sentirla, raccontata con tutte le sue varianti e sfaccettature, nel corso degli anni successivi, riportata sempre con dovizia di particolari dalla voce diretta di almeno 20 persone tra le 40 componenti l'equipaggio dell'AMALFI.

La storia si diffuse rapidamente su tutte le navi e spesso, specialmente durante le ore di guardia notturna, era l'argomento che più stuzzicava la memoria e la fantasia. A parte i coloriti racconti sulla giungla e sugli animali che la popolavano la vicenda di Manuel divenne una leggenda che ancora oggi è viva nella memoria di molta gente. Naturalmente cominciarono a circolare le voci più strane: qualcuno aveva raccontato di aver rivisto Manuel in Argentina, qualche altro giurava di aver ricevuto una o più lettere da Manuel che si era salvato e che aveva trovato lavoro in Venezuela. Ma la verità nessuno la seppe mai. Il destino beffardo e crudele volle poi che l'AMALFI, a Corpus Christi, caricasse gasolio per l'Argentina, la destinazione tanto agognata dal povero Manuel.

Tobia Costagliola

I racconti di mare di Tobia Costagliola pubblicati da Decio Lucano (DL NEWS 2015 VOL VIII del 23marzo 2015)

AMBIENTE E FINANZA

LA SVOLTA VERDE DELLA BANCA D'ITALIA

Come al solito i costi vengono scaricati sui cittadini e le imprese di Stefano Briata

In passato sono stati conati termini come idolatria, statolatria, ora ne è venuto fuori uno nuovo detto ecolatria.

Ecolatria è fanatismo ambientale.

Non nego che ci siano problemi ambientali, ma non vedo così grave la situazione come sostengono i cosiddetti catastrofisti.

Nell'ambito di questa ecolatria c'è anche la Banca d'Italia.

Voi vi chiedete cosa c'entra la Banca d'Italia? Eppure c'entra, eccome. Si rimane perplessi e sorpresi ma è così e non ci si deve stupire di ciò.

Secondo il governatore e il direttore generale della Banca d'Italia, in nome dell'ambiente, i costi dei cittadini devono crescere. Direi una affermazione e pensiero molto grave oltre che irresponsabile.

Infatti, in nome della protezione dell'ambiente tutto può essere sostituito ed abbattuto. La lotta contro lo smog significa meno industria, meno circolazione a motore soprattutto dei diesel: vedasi il caso di Milano che ha messo al bando nell'area B i diesel

euro 4 e 5, creando problemi alle imprese e ai singoli lavoratori. Si deve stare molto attenti ad esagerare.

<<Sì all'aumento dei prezzi>>. Questo il pensiero del governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco e del Direttore Generale Luigi Federico Signorini. Per il governatore, l'attuale aumento dei prezzi rappresenta uno straordinario incentivo a favore della transizione verde: <<Viviamo in momenti difficili, con rischi di razionamenti, ma non dobbiamo perdere la loro utilità ad accelerare la transizione energetica>>. Quindi, basta con il carbone e/o i fossili, ben vengano le rinnovabili, indipendentemente dalle esigenze materiali dell'economia, delle imprese e delle famiglie. Il problema è legato al fatto che la Cina, il principale nemico della democrazia e della globalizzazione mondiale (peraltro finita nel 2008), sia la prima produttrice mondiale di carbone, con oltre il 50% della produzione totale. Quindi, noi in Occidente siamo obbligati (grazie a decisioni provenienti dall'alto) ad essere ecologici a tutti i costi, mentre il nostro principale concorrente mondiale rimane tutt'altro che ecologico. Insomma, due pesi e due misure. Questo è inaccettabile.

Il direttore generale Signorini non solo ha espresso il consenso alle misure prese dal governo Draghi, ma è favorevole al fatto che <<i prezzi crescano per raggiungere i nostri obiettivi di lungo termine della transizione climatica>>.

Nonostante in Italia ci siano 2 milioni di famiglie che vivono sotto la soglia di povertà, senza dimenticare i quasi 6 milioni di cittadini che si trovano nelle medesime condizioni, il duo della Banca d'Italia vede l'aumento dei prezzi come una grazia ricevuta a favore del clima.

Nonostante ciò, la crisi economica, già presente da qualche anno, è diventata ancora più critica non solo con la pandemia del covid, ma anche con la guerra russo-ucraina, attualmente in corso, che

ha provocato l'aumento dei prezzi delle materie prime e dei beni di prima necessità. Sappiamo bene che il PIL, a causa del covid, è calato del 9%, mentre secondo recentissimi studi di Confindustria la crescita nel 2023 sarà pari a zero... Di questi dati non c'è da stupirsi. Senza dimenticare che l'inflazione sfiora il 12%, cifra che non veniva toccata dal 1983-84, quando c'era il governo Craxi (che coincidenza).

Aggiunge Signori: <<Meglio concentrare le limitate risorse di bilancio pubblico disponibili sulle famiglie colpite, sugli investimenti nelle energie rinnovabili e nell'efficienza energetica>>. Questa la considero religione ambientale, senza dimenticare le immense risorse economiche date all'Ucraina, alla quale sono nettamente contrario.

Quindi, diciamocelo, in sostanza per la Banca d'Italia, in nome dell'economia verde, non deve esserci spazio per le aziende e privati cittadini nell'ambito di uno choc fiscale ed economico (anche burocratico) che possa risollevarle le sorti dell'economia nazionale.

Mentre scrivo si susseguono atti vandalici alle opere d'arte da parte di sedicenti ambientalisti nei più famosi musei del mondo. Il primo atto è avvenuto alla National Gallery di Londra, dove due giovanissime (direi anche ecolatre a questo punto) hanno imbrattato una tela con salsa di pomodoro: tale opera d'arte famosa in tutto il mondo è quella di Vincent Van Gogh, "I girasoli", accaduto il 14 ottobre; l'ultimo della serie, mentre scrivo, accaduto il 15 novembre a Vienna presso il Leopold Museum, coinvolge la tela di Gustav Klimt "Morte e Vita". La Banca d'Italia sarà contenta di questi episodi dimostrativi? Spero di no, perché si tratta di puro atto di fanatismo.

Tuttavia, la Banca d'Italia sostiene che le risorse di bilancio dell'Italia sono povere, ma non risulta leggendo certe cifre. Ad esempio grandi risorse economiche vengono assegnate

all'Ucraina, mentre per l'alluvione nelle Marche sono state date delle briciole e non si vuole appunto risolvere il problema delle bollette domestiche, commerciali ed industriali... I sospetti qui sono più che mai legittimi.

Come vediamo e sappiamo il settore marittimo sta facendo la corsa contro il tempo per rispettare le normative IMO e UE in merito alla decarbonizzazione. La ricerca tecnologica per progettare e costruire navi ecologiche è lungi dall'essere arrivata a un punto di partenza e d'arrivo con risultati certi, come per l'auto elettrica (alla quale non credo affatto). Questo la Banca d'Italia lo sa? Sa che le compagnie marittime soffrono per l'aumento dei prezzi delle materie prime, dei noli e del costo dei container?

I costi della decarbonizzazione li ha ribaditi in modo chiaro, almeno per me, Matteo Catani, membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e amministratore delegato di GNV, all'interno del panel "La transizione energetica nel trasporto marittimo", come riportato dal n. 22 di DL Notizie del 6 novembre. Credo non ci sia altro da aggiungere.

Altra cosa nell'ambito dell'economia verde e della presunta crisi climatica. Mi lascia perplesso, ma non stupito, il comportamento degli scienziati cosiddetti catastrofisti che rifiutano un confronto scientifico e culturale con quelli non catastrofisti. Come mai lo rifiutano? Vorrei saperlo. Un confronto deve sempre esserci...non per arrivare a un punto in comune, ma per capire le rispettive ragioni scientifiche e forse anche storiche.

Concludiamo su un punto che deve essere ricordato e che nessuno osa dire. Riguarda la posizione attuale della Banca d'Italia. La Banca d'Italia, come la Banca Centrale Europea (BCE), non appartiene più allo Stato (o meglio allo scomparso Ministero del Tesoro), compresa la Zecca, oggi Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, ma alle banche private (sia commerciali sia

“La Responsabilità civile e penale del Comandante di Yacht e del Direttore di Macchina”

Il Collegio Capitani vi invita a una riunione pianificata in Zoom.

Argomento: “La Responsabilità civile e penale del Comandante di Yacht e del Direttore di Macchina” 5 dic 2022 04:30 PM Roma

Entra nella riunione in Zoom
[https://us06web.zoom.us/j/82875016600?
pwd=NENkL1RIZnlXbmRBQzdDakFlZWszdz09](https://us06web.zoom.us/j/82875016600?pwd=NENkL1RIZnlXbmRBQzdDakFlZWszdz09)

Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. Vico
dell'Agnello, 2/28 16124 Genova Tel +39 010 2472746
info@collegionazionalecapitani.it

COMMENTI ALLE ULTIME NOVITA'

AFFARI INTERNAZIONALI

di Stefano Silvestri

Buongiorno (24 nov) dalla redazione di AffarInternazionali.
Sono passati nove mesi dall'inizio della guerra in Ucraina e

secondo i dati dell'Alto Commissario per i diritti umani dell'Onu (Ohchr), dal 24 febbraio al 14 novembre, la guerra e gli attacchi russi in Ucraina hanno provocato più di 6500 morti e 10 mila feriti tra i civili. La maggior parte delle vittime civili registrate sono state causate dall'uso di armi esplosive con effetti su vasta area, compresi i bombardamenti di artiglieria pesante, sistemi di razzi a lancio multiplo, missili e attacchi aerei.

Nelle ultime settimane, in particolare, gli attacchi russi si sono concentrati sulle infrastrutture civili: centrali elettriche e di riscaldamento, impianti idrici e reti di distribuzione. Si tratta di rappresaglie per colpire e terrorizzare la popolazione, scrive **Anna Zafesova**: "Quello che non si riesce a conquistare va distrutto, e l'obiettivo di Putin a questo punto non è tanto vincere la guerra quanto mostrare ai suoi sostenitori più revanscisti di aver fatto pagare cara la sconfitta".

L'ufficio per i diritti umani delle Nazioni Unite ha definito "critica" la situazione in Iran e ha criticato le autorità per non aver apparentemente rilasciato i corpi dei manifestanti uccisi durante le proteste. Le vittime sono almeno 300, 14 mila gli arresti. Oggi è prevista una sessione speciale del Consiglio Onu per i diritti umani, sulla situazione in Iran: la sessione è stata convocata a seguito di una richiesta ufficiale presentata da Germania e Islanda ed è stata sostenuta da 44 Stati membri. I membri dovrebbero votare per istituire un meccanismo indipendente per documentare gravi violazioni dei diritti umani in Iran.

In questo podcast, **Pejman Abdolmohammadi**, professore associato in Studi mediorientali presso la Scuola di Studi Internazionali dell'Università di Trento, analizza le peculiarità

delle rivolte di questi giorni, che stanno interessando tutto l'Iran nonostante la brutale repressione delle forze di sicurezza della Repubblica Islamica.

Alla Cop27, conclusa a Sharm-el-Sheikh il 18 novembre scorso, l'obiettivo era di dare seguito al Glasgow pact dell'anno scorso, che puntava a fare del decennio 2020-2030 quello trasformativo per l'azione climatica. "Nonostante la Cop si sia conclusa con l'amaro in bocca per la poca ambizione sul piano della mitigazione del cambiamento climatico, si è d'altra parte raggiunto un risultato importante su un capitolo dell'azione climatica: il loss and damage. Tuttavia, non ci sono stati passi in avanti sulla riduzione graduale dell'uso del carbone né sulla diminuzione dei sussidi alle fonti fossili", spiega **Margherita Bianchi**. Dal meccanismo loss and damage fino al nodo della finanza verde, luci e ombre della 'Cop egiziana'.

Domani, 25 novembre, si terrà il Consiglio straordinario dei ministri degli Interni dell'Unione europea. Alla fine di ottobre di quest'anno, riferisce il Consiglio, sono stati rilevati 281 mila attraversamenti irregolari alle frontiere esterne dell'UE, pari a un aumento del 77% rispetto allo stesso periodo del 2021. I ministri discuteranno della situazione attuale lungo tutte le rotte migratorie, ma la riunione fa seguito al piano d'azione sul Mediterraneo centrale, approvato dalla Commissione il 21 novembre. "Ancora una volta, però, l'azione europea pare una reazione di breve respiro ed emergenziale rispetto alla sfida strutturale posta dalle migrazioni nel Mediterraneo", scrive **Luca Barana**.

Il gruppo saheliano Jama'a Nusrat ul-Islam wa al-Muslimin,

parte di Al-Qaeda nel Maghreb Islamico (AQMI), ha rivendicato l'uccisione di tre soldati togolesi in un'imboscata avvenuta al confine con il Burkina Faso, il 17 novembre scorso. Si tratta dell'ultima azione terroristica del jihad islamico in Togo, che ha visto una preoccupante espansione nell'ultimo anno, forte dei successi nei confinanti Stati, dal Burkina Faso al Benin e del [ritiro della Francia dall'operazione Barkhane](#). **Dario Cristiani** analizza [i provvedimenti del governo di Lomé](#), per il momento efficaci, che hanno contribuito ad arginare il terrorismo nello Stato del Golfo di Guinea.

La guerra della Russia contro l'Ucraina è in continua evoluzione: [gli interventi di ricercatori e analisti IAI sulla guerra in Ucraina](#) sono online nella timeline dedicata sul sito di AffarInternazionali. Potrete ritrovare, in ordine cronologico, tutti gli interventi del team IAI.

Nove mesi di stragi e bombe sull'Ucraina

Il 'Generale Inverno' non si è ancora presentato sul terreno – la prima neve è caduta su Kyiv (e su Mosca) soltanto alla fine di novembre, con notevole ritardo rispetto alla media stagionale – ma riempie già da settimane le interviste degli analisti e le relazioni degli esperti militari (...)

Autore: Anna Zafesova

Podcast: in Iran il movimento civile più moderno del secolo

In questo podcast Pejman Abdolmohammadi, professore associato in Studi mediorientali presso la Scuola di Studi Internazionali dell'Università di Trento, analizza le peculiarità delle rivolte di questi giorni (...)

Autore: Pejman Abdolmohammadi

I nodi irrisolti e le sorprese della Cop27

In un contesto politico aggravato da una moltitudine di crisi intrecciate tra loro, la posta in gioco a Sharm-el-Sheikh era decisamente alta. Si temeva uno stallo dell'azione per il clima anche per via di negoziati, questa volta, a guida egiziana (...)

Autore: Margherita Bianchi

Il Piano della Commissione non risolve la crisi nel

Mediterraneo centrale

La Commissione Europea ha risposto alla crisi diplomatica fra Italia e Francia, scoppiata a seguito della vicenda della nave Ocean Viking, con un Piano d'Azione in 20 punti per affrontare la crescita degli arrivi irregolari lungo la rotta del Mediterraneo Centrale (...)

Autore: Luca Barana

Il Togo aumenta le difese contro il jihad islamico

JNIM (Jama'a Nusrat ul-Islam wa al-Muslimin, il Gruppo di Supporto all'Islam e ai Musulmani), il gruppo saheliano parte di Al-Qaeda nel Maghreb Islamico (AQMI), ha rivendicato l'uccisione di tre soldati togolesi in un'imboscata avvenuta al confine con il Burkina Faso, il 17 novembre scorso (...)

Autore: Dario Cristiani

Dopo 'Barkhane' la Francia cambia strategia nel Sahel

Il 9 Novembre 2022, il presidente francese Emmanuel Macron ha annunciato da Toulon la fine ufficiale dell'operazione Barkhane nel Sahel. Tale passaggio ufficializza una fine che, in realtà, è avvenuta già da tempo (...)

Autore: Dario Cristiani



© 2022 AffarInternazionali - www.affarinternazionali.it

Questa email è stata inviata a news@deciolucano.it

*Istituto Affari Internazionali - P.I. 02126711007
Via dei Montecatini, 17, Roma, 00186, Italy
affarinternazionali@jai.it - +39066976831*

Non vuoi più ricevere queste email? [Clicca qui](#) per disiscriverti

[Area abuse](#)

o*o

Carburanti rinnovabili e a basse emissioni. Che cosa devono fare gli armatori ?

BRUXELLES Assarmatori ha partecipato alla prima riunione della tavola rotonda di esperti convocata a

Bruxelles nell'ambito dell'Alleanza industriale UE sui carburanti rinnovabili e a basse emissioni nei trasporti, della quale è stata selezionata come membro.

L'Alleanza, lanciata nel mese di aprile dalla Commissaria UE ai Trasporti Adina Vălean, consiste in un partenariato pubblico-privato volto ad allineare l'intera catena industriale, contribuendo a rafforzare la produzione, la logistica, la distribuzione e l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei trasporti.

L'obiettivo della tavola rotonda alla quale partecipa Assarmatori in rappresentanza dell'armamento assieme ai principali stakeholder europei e internazionali (Roundtable 3: Production pathways and Value chain in waterborne transport) è quello di contribuire agli obiettivi dell'Alleanza identificando i percorsi tecnologici pertinenti per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, nonché le condizioni necessarie e le misure di sostegno per garantire l'incremento della produzione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Particolare attenzione verrà rivolta dalla tavola rotonda alle "barriere" relative alla distribuzione e alla produzione di tali carburanti, una delle principali e più difficili sfide nella strada verso il raggiungimento degli sfidanti obiettivi fissati.

Enrico Allieri, Responsabile di Assarmatori per la tecnologia marittima, la sicurezza e l'ambiente, ha nominato Alexander Feindt (MAN Energy Solutions) nel ruolo di Chairman della Roundtable e ha definito il programma di lavoro per i prossimi mesi.

“Assicurare la disponibilità su larga scala e a costi accessibili dei nuovi carburanti puliti per il trasporto

marittimo, attraverso lo sviluppo della relativa catena produttiva, logistica e di distribuzione e stoccaggio, al momento non esistente, rappresenta la più grande sfida e incognita a cui è chiamato anche il nostro settore – commenta il Presidente di Assarmatori Stefano Messina – Siamo quindi onorati di essere stati nominati membri della relativa Roundtable all’interno della nuova Alleanza. Nomina che conferma il rafforzato profilo europeo della nostra rappresentanza come interlocutore affidabile ed esperto dei decisori pubblici”.

Barbara Gazzale

FINE BLOG