

Numero speciale con le firme di Tobia Costagliola, Silvestro Sannino, Francesco Pittaluga, Flavio Scopinich, Stefano Briata

Buone notizie da Genova e dalla Liguria. Che sia la volta buona?

Un commento di Tobia Costagliola

Dopo quanto da noi scritto, con tanto sconforto, sulle infrastrutture della Liguria , dalla rete stradale ai porti, dalle funivie alla Gronda, c'è, finalmente, chi ci lascia intravedere un barlume di speranza con qualche buona notizia. Si tratta di Angelo Scorza che con il suo Ship2Shore del 3 febbraio , a margine del convegno da lui organizzato a palazzo San Giorgio il 27 gennaio, dal titolo emblematico “Porti liguri oggi e domani fra infrastrutture passate e future”, tra le molte “spine” evidenziate , ha cominciato a parlare anche di qualche “rosa”. Ed è proprio queste rose che vorrei elencare anche se alcune ancora non sono sbocciate. E' un buon auspicio dopo tante “brutte” notizie. Una di queste “rose” è il “treno dei desideri”, partito a fine gennaio dal PSA Genova Pra', dove è stato inaugurato il secondo binario con l'obiettivo di raddoppiare il numero dei treni. Angelo annuncia con tanto entusiasmo che il “treno dei desideri” seguirà un percorso piuttosto lungo e arriverà a destinazione, gradualmente, nel 2023, quando i binari saranno 7 . Grazie ad una serie di altri interventi (sistemazione radice lato levante e lato ponente), si potranno formare treni della lunghezza di 750 metri, già all'interno dell'area portuale, raddoppiando la quota di container movimentati su ferro. Tutta merce che non sarà più su strada con i conseguenti vantaggi a livello ambientale e di sicurezza.

Ma ci sono novità anche per altri terminal: è ormai ultimata la progettazione della Galleria Molo Nuovo, che sarà a servizio di SECH e calata Bettolo. Sta iniziando ora la progettazione per Fuori Muro per il bacino di Sanpierdarena : linee che si collegheranno al Terzo Valico. Mentre si è ancora in attesa che arrivi il verdetto sulla “discussa” fusione tra PSA e SECH, l’ENAC ha dato il via libera per poter sfruttare altri 400 metri di banchina sul lato levante, senza interferire con il cono aereo. Gilberto Danesi A.D. di PSA Genova Pra’ annuncia che ne deriverà una banchina da 1200 metri a cui potranno ormeggiare tre navi da 400 metri e si potranno installare nuove gru alte fino a 70 metri.

L’altra buona notizia, a circa 7 mesi dal decreto sblocca-cantieri (che non ha sbloccato niente), mentre imperversava la protesta di tutti gli interessati, a cominciare dal presidente Toti, per l’inerzia del Governo e del ministro delle Infrastrutture, è stata il “risveglio” del MIT che, finalmente, ha nominato il Commissario Straordinario per il terzo valico e il nodo ferroviario di Genova.

Conseguentemente non c’è più impedimento allo sblocco dell’appalto del “nodo”, per la ripresa dei lavori del Terzo Valico.

“Fusse che fusse la volta buona?” (forse meglio scriverlo in genovese...).

E’ bene esultare dopo tanta attesa e dopo tante “disgrazie”. Tuttavia, le infrastrutture liguri hanno bisogno di molto altro. Concludo con alcune affermazioni di uno dei relatori del summit organizzato da Angelo Scorza a Palazzo San Giorgio, Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria:

« Le opere urgenti sono le “solite”: il rapido completamento del Terzo Valico, il raddoppio della ferrovia con la Francia e della ferrovia Pontremolese. Le autostrade vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria con la definizione di tratte alternative che sostituiscono quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo viadotto Morandi e la Gronda genovese sono condizioni necessarie ma non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa se sarà dotata di reti viaria e ferroviaria all’altezza del proprio ruolo nell’economia italiana. Eppure le risorse ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che sarà isolamento regionale, in assenza di interventi risolutivi ».

Tobia Costagliola

RR farà parte della nostra storia

A Genova continuerà ad esserci un solo operatore di rimorchio. Lo ha stabilito la Capitaneria a valle di un'istruttoria propedeutica alla gara per il rinnovo dell'autorizzazione, che dovrebbe partire il mese prossimo.

Poche righe solo per confermare che non si tratta di rumours, la storica società RR verrà ceduta e farà parte della nostra memoria. La terza flotta, come la abbiamo battezzata .

LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

EXCURSUS NELL'ANTROPOLOGIA CULTURALE DEL CAPITANO

In margine alla riunione conviviale della Casina dei Capitani di Meta di Sorrento

Non capita tutti i giorni di partecipare ad un pranzo in cui vi siano almeno cento tra comandanti e direttori di macchina. Un'occasione in cui affiorano aneddoti e ricordi che attraversano decenni di vita vissuta a mare e per il mare. La Casina dei Capitani di Meta di Sorrento,

un'istituzione di mutuo soccorso di antica data, ha invitato gli iscritti ed alcuni amici al tradizionale pranzo sociale in un tipico ristorante-trattoria di Sorrento, sabato primo febbraio scorso. L'evento ha visto anche le consegne tra il past president, Com.te Mario Cafiero, ed il nuovo, Com.te Pietrantonio Cafiero: da Cafiero a Cafiero. Un altro Cafiero, Martino, fu docente e preside ('67/73) del nautico di Piano e volò per le vie dei cieli nel primo giorno di pensione. I due presidenti, past and present, visibilmente commossi, si sono scambiati segnali di stima reciproci, come da prassi diffusa in casi del genere, con toni vibranti e convinti. Sono state enumerate molte cose concrete, fatte e da fare, infarcite qua e là di frecciate ironiche e tuttavia ben intonate. Ma si vedeva in modo chiaro che l'intima tensione etica sugli impegni realizzati o promessi era ben più profonda, più consistente delle parole pronunciate: piene, zeppe di contenuti ma scarne nello stile e sintetiche nella forma. Sì, perché un Com.te ha in genere raggiunto una "forma mentis" di tipo sintetico: poco analitica, e priva di fronzoli. Peraltro l'iter culturale della carriera dell'uomo di mare non prevede esercizi di retorica e/o di eloquenza. Quella retorica, quella eloquenza che in altre categorie sono molto presenti, più radicate, ma che spesso si riducono a forme di sillogismi vuoti o privi di senso logico, a tautologie che fanno allungare i discorsi "senza dire niente", a parafrasi inconcludenti, a proposizioni dalla struttura lessicale ambigua che vogliono significare tutto ed il contrario di tutto (ogni riferimento a noti politici e persone pubbliche invadenti è puramente casuale!). No, l'uomo di mare è concreto, deve essere concreto, e quindi è filosofo; ed anche quando il suo eloquiare sgorga fluido e veloce, dice le cose in modo aperto, chiamandole per nome, come ad esempio faceva il Com.te Giuseppe Coppola, anche se magari questo stile schietto, sano, specialmente nei rapporti

con i politici, non tornava sempre al suo “particolare”, di guicciardiniana memoria.

Particolare attenzione nelle attività della casina dei Capitani è stata dedicata al dialogo, al rapporto con i giovani. Al riguardo appaiono interessanti gli incontri del venerdì istituiti per discutere tematiche attinenti al mare, aperti anche alla comunità civile. Un giovane che intraprenda gli studi nautici si pone, e si deve porre, quesiti, domande, dubbi circa le proprie attitudini, la realtà di un ambiente speciale. E' necessario un riferimento, uno specchio in cui il giovane possa vedersi e rivedersi, in prospettiva delle proprie aspirazioni, delle proprie ansie e verificare i propri effettivi interessi, spogliati di ogni suggestione fuorviante o illusoria. Un confronto aperto, diretto, con persone di lunga esperienza rappresenta il miglior modo di orientarsi, di trovare la propria via alla vita, nella frenetica, convulsa dinamica dei tempi che viviamo.

L'attività, la figura del capitano vengono da lontano, molto lontano (il macchinista è recente e, di fatto, integra la prima figura). L'antico “kubernete” risulta, per Platone, un esempio di metodo per i politici, assieme al medico, per operare e governare con efficienza ed efficacia. E l'etimo servirà a Jean Marie Ampère ed a Norbert Wiener per coniare il termine Cibernetica che è la scienza delle scienze più moderne. A Roma il “magister navis” deve essere inteso, secondo il grande giureconsulto dell'età classica Ulpiano, come “colui al quale è affidata l'intera cura della nave”. Se “magister navis” e “gubernator navis” siano la stessa figura o meno è stata materia di profondi studi sul piano letterario e giuridico, oltre che tecnico; si ricorda solo il grave impegno di Cesare Maria Moschetti sul gubernator navis, sfiorito per le argute chiose dell'eminente romanista Antonio Guarino. Nel medio evo emergono le figure del “naucloero” (capitano e armatore nel Nomos Rhodion Nauticos), del “piloto”, del “patronus” e del

“nocchiero” con competenze di guida della nave. Ma compare anche la figura del “Capitaneus”, come capo di un gruppo di navi, le “mude”, organizzate per difendersi dai pirati e dai saraceni. Nei mari nordici troviamo lo “scipper” o “skipper” mentre il “locman” è esperto di acque locali. Nell’oceano indico-arabo guida la nave in altura il “mu’allim” di Amhad Ibn Majid; nei mari più orientali troviamo il “nahoda” malese, il “huozhang” nei mari cinesi fino al “faatere” delle isole Tahiti, segnalato dai navigatori Andya y Varela e James Cook.

PER UN’EDUCAZIONE DEI GIOVANI ALLA CULTURA MARINARA

L’iniziativa della Casina dei Capitani, che conta oltre 250 soci, di stabilire un contatto sistematico con i giovani interessati alle attività del mare è in sintonia con la migliore tradizione della penisola Sorrentina, la quale ha generato il maggior numero di ufficiali di marina mercantile italiana fin dalle origini più remote. La sua importanza sul piano culturale, sociale ed economico è stata, ed è, di inestimabile valore: si sono avuti sempre benefici enormi per la comunità, a costi quasi nulli per lo Stato.

Una formazione culturale e professionale del capitano di elevato livello si rivelò pressante già all’epoca delle Grandi Scoperte Geografiche. I re Cattolici, Isabella e Fernando, su suggerimento di Juan Rodriguez de Fonseca, uno dei più grandi statisti di ogni tempo, istituirono a Siviglia la Casa de Contractacion per la cura degli affari marittimi ed economici; al suo interno nel 1508 re Fernando volle creare la figura del “pilota mayor” per esaminare i piloti con rito solenne. Il primo pilota mayor fu Amerigo Vespucci, per la sua preparazione teorica e la sua esperienza di navigazione. Anche

il matematico portoghese Pero Nounes denunciò a più riprese l'esigenza di un'adeguata formazione nautica per i piloti. I viaggi transoceanici richiedevano perizia e doti umane per evitare dolorose perdite, come doveva annotare più tardi Bernardo Gomes de Brito nella sua "Historia Tragico-Maritima". Autori del calibro di Pedro de Medina, di Alonso de Santa Cruz, di Martin Cortes, di Rodrigo Zamorano, etc. scrissero pregevoli libri di navigazione, alcuni tradotti anche in inglese. Il capitano ha competenze tecniche, ma anche economiche. Il bene nave ed il suo carico viene affidato alla sua perizia e quando la nave lascia la banchina cessa ogni contatto con l'armatore. L'Ordinanza di Colbert sulla Marina del 1681 definisce compiti e doveri del Capitano che non trovano riscontro in alcuna altra figura professionale, in un'epoca in cui "il tridente di Nettuno è lo scettro del mondo"; e per la loro attuazione egli deve avere ampi poteri, sintetizzati nell'aforisma che a bordo il capitano è "le seul maitre après Dieu" o, in inglese, "the master under God".

L'arte nautica era un patrimonio che si acquisiva con conoscenze ed esperienza ma si tramandava solo con l'esempio diretto per cui l'Enciclopedia Britannica, nella sua terza edizione del 1797, doveva annotare: "E' un vero peccato che un'arte così importante e difficile, legata a tante leggi della natura ... debba essere così gelosamente conservata dai possessori da non poter essere perfezionata bensì da essere destinata a perire con i singoli individui ..." Ed a riprova di ciò vi è la psicologia del lavoro che ha sempre trovato difficoltà a studiare l'attività mentale del navigatore, per mancanza di elementi di osservazione diretta; neanche i simulatori più evoluti sono in grado di costruire le situazioni più varie in cui opera il capitano. Un contatto, un dialogo sistematico dei giovani con naviganti esperti può servire a superare alcuni di quei limiti di ordine psicologico e abituare a riflettere sulle

operazioni mentali che fa chi naviga nel suo ambiente naturale che è quello di bordo, “on the job”. Si tratta di una delicata operazione di maieutica che può creare i presupposti per processi di autovalutazione sul piano culturale, psicologico e professionale.

LA DIMENSIONE SCIENTIFICA, PRATICA E RELIGIOSA DEL CAPITANO

Al pranzo sociale avevo il preside cap. Agostino Aversa di fronte, il Com.te Salvatore Esposito sulla sinistra. Aversa ed Esposito erano stati compagni di classe al nautico, classe in cui figurava anche l'armatore Luigi Aponte, Vincenzo Nastro, prof. emerito di Navigazione Aerea della Parthenope, ed altri nomi che hanno percorso strade prestigiose. Docente di navigazione il Prof. Benedetto Sposito, preside l'ing. Alberto Carino. Qualcuno aveva detto che la classe era stata formata con “luna a favore”. Sposito, poi preside dei nautici di Pizzo, di Torre del Greco e di Piano, amava tenere le lezioni con stile aulico e toni solenni. Si racconta che talvolta si fermava alla finestra che affacciava sullo spiazzo sottostante e se vedeva qualche passante non usuale, intonava, con voce forte e cadenzata, frasi del tipo: “Da consultazioni da me effettuate! – pausa – ho rilevato che! – pausa” quindi girava lo sguardo alla classe. La solenne affermazione rimbalzava subito al bar a poche decine di metri ed i presenti commentavano la “straordinaria impresa” del Prof. Sposito. “Ma, capite bene? Il prof. Sposito ha effettuato di persona le consultazioni da cui ha dedotto chissà quali ritrovati scientifici!” E via di questo tenore; la discussione, accesa e partecipata, andava avanti per un bel po’.

Tra una battuta ed un'altra Esposito ricordò che Luigi Aponte, già da studente era determinato a diventare armatore; la sua non era un'idea sporadica, il suo pensiero era rivolto ad una meta ben precisa che lo assorbiva sempre, con costanza; non aveva altri obiettivi oltre quello di fare l'armatore. D'altra parte la sua famiglia vantava una certa tradizione, qualche esperienza pregressa nel campo. Ed il giovane seppe poi realizzare una impresa dalle dimensioni colossali, come mai si era visto in precedenza, non solo in Italia. Poi Esposito aggiungeva, senza enfasi, che il più bravo della classe era Agostino e questo mi giungeva nuovo perché, l'amico da una vita, mai mi aveva accennato al simpatico particolare. Roba da non credere.

Guardo gli ulivi oltre la veranda, mi concentro con la mente e vado al gennaio del 1964 quando vedo per la prima volta un giovane biondino, ben piantato, solido, lo sguardo sveglio che segue le lezioni all'Istituto Universitario Navale. Ha completato da poco il servizio militare in Marina (28 mesi), quasi sempre a bordo. Segue tutti i corsi, prende gli appunti e il giorno dopo li ha già elaborati e ordinati. A fine maggio inizia gli esami in preappello; a fine giugno ne ha messo nel saccoccio ben 5 con buoni vuoti. Ci saluta, lo aspetta un imbarco; riappare a dicembre, poco prima delle vacanze. Si informa sui programmi svolti, prende nota dai nostri appunti; a febbraio sostiene gli ultimi due esami del primo anno. A fine giugno ne ha messo nel cagnone altri cinque mentre si prepara per un nuovo imbarco. E con tale ritmo prosegue fino a novembre del '67 quando si laurea a pieni voti, discutendo una tesi sulla misura del tempo. Nel frattempo ha trovato il modo per superare l'esame di aspirante capitano (patentino) a Cagliari e, subito dopo la laurea, mentre inizia l'insegnamento al nautico di Pizzo Calabro, supera l'esame di capitano di lungo corso a Palermo con votazione 9/10. In seguito abbiamo

sostenuto insieme gli esami di abilitazione all'insegnamento (1969) e quelli per il concorso a cattedra (1971). Agostino Aversa nel 1980 vinse il concorso a preside, esercitando poi la funzione direttiva negli Istituti nautici di Procida, di Napoli, di Torre del Greco e di Piano dove concluse l'attività nel 2007. Ma non gli studi teologici, sempre coltivati e disseminati in una intensa azione pedagogica e pastorale, fatta di ritiri spirituali, conferenze, presenze e dibattiti nella comunità sociale.

Beh, mi sembra di poter dire: non è proprio male!

Silvestro Sannino

LA LETTERA DEL COMANDANTE STEFANO GIACOBBE

Ciao Decio , in questa tua ultima news tocchi argomenti che sono attuali e vitali per il cluster marittimo ,soprattutto per la Liguria . Argomenti chiari ,logici e lapalissiani.Possibile che non siano sentiti urgenti dalla ns classe politica? -Durante la trasmissione che ho avuto a Telearazze lo scorso 22 dicembre ho parlato di navi conts giramondo,infrastrutture,scuola del nautico,dell'accademia Marina Mercantile ,alberghiero, etc etc , sono intervenuti telefonicamente alcuni c.l.c. d'età, il giornalista Angelo Marletta , ma se avessi parlato di pastasciutte al sugo o di trippe o di lasagne al forno forse

avrei avuto più audience ,altro che popolo di poeti e navigatori .
Comunque sia avanti e alla via così , guardiamo fiduciosi
l'orizzonte anche se il tempo è incerto. Salutoni e a risentirci
(sai che preferisco la voce allo scritto) ancora abbracci .

Tuo Stefano Giacobbe

Quando i binari solcano il mare

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

*“ IN ROTTA PER LA SARDEGNA CON LE NAVI
DELLE FERROVIE DELLO STATO “*

Il servizio treni, merci e passeggeri gestito dalle “Ferrovie dello Stato” sullo Stretto di Messina è stato realizzato fin dalla fine dell’Ottocento quando, seppur sotto diversi organismi gestionali, a seguito del completamento ferroviario della dorsale tirrenica calabro-sicula, si rese necessario istituire un

collegamento che da Villa San Giovanni e Reggio Calabria da una parte e Messina dall'altra consentisse il trasbordo relativamente rapido dei convogli che transitavano su quella linea.

Tale collegamento passò alle “Ferrovie dello Stato” nella prima metà del Novecento ed è tuttora attivo: diverso il discorso per quello istituito a suo tempo per la Sardegna e oggi abbandonato ma degno di essere ricordato per la sua peculiarità.

Con le sue 110 miglia di percorso, si è trattato infatti del più lungo collegamento che ha visto coinvolti mezzi navali atti al trasporto di convogli ferroviari e pari, per intensità e volume di traffico, a quello analogo del Nord Europa che, attraverso linee articolate e coincidenti fra loro, collega la Germania del Nord a Svezia e Danimarca o a quelli ancora parimenti in esercizio in acque inglesi, belghe e olandesi che però si svolgono su percorsi decisamente inferiori ed in acque relativamente protette.

Individuati gli scali capolinea di Civitavecchia e Golfo Aranci dove vennero predisposte le necessarie infrastrutture di terra ampliate poi negli anni a più riprese, dopo la fine del secondo conflitto mondiale il traghetto “Scilla” venne distratto dal suo consueto servizio sullo Stretto di Messina e, fino al 1954, fu adibito al trasporto di materiale rotabile delle “F.S.” su tale linea.

L'attuazione di un vero e proprio servizio di navi traghetto gestito regolarmente dalle “Ferrovie dello Stato” fu reso possibile solo qualche anno dopo grazie ad un cospicuo finanziamento erogato dalla Cassa del Mezzogiorno che prevedeva la costruzione di due prime unità con riserva di eventuali successive realizzazioni.

Fu così che queste navi traghetto vennero ordinate nel 1959 ai “Cantieri Navali Riuniti” di Palermo, mentre per i gruppi

elettrogeni ed i motori ci si rivolse rispettivamente ai “Cantieri Navali Riuniti” di Genova ed alla “FIAT-Grandi Motori” di Torino.

Il varo della prima unità, denominata “Tyrsus” dal nome latino dell’omonimo fiume sardo, avvenne il 2 luglio del 1961. Stazzante 4.300 tonnellate circa, era lunga 120 metri e larga più di 17: dotata di due eliche a pale orientabili per facilitarne la manovra d’attracco, era equipaggiata con due motori “FIAT” a due tempi della potenza di 8000 c.a. che le consentivano una velocità di crociera di 17 nodi, pienamente sufficiente per compiere la traversata in sette-otto ore se notturna ed in sole sei-sette se diurna.

La nave aveva una capacità di trasporto di un’ottantina di autovetture nel garage interno più altri 45 mezzi stivabili tramite rampe ed elevatori montacarichi sul cassero poppiero. Inoltre poteva imbarcare 30 vetture ferroviarie su più binari e, per quanto riguarda la ricezione passeggeri, disponeva di 70 cabine fra singole e doppie per 93 posti in totale. Altre 343 persone potevano essere ospitate in poltrone reclinabili sistemate in parte nel salone principale di soggiorno ubicato sul ponte passeggiata e in parte nelle due verande attigue ed in un secondo salone a poppavia. Disponeva anche di un ristorante con 50 posti a sedere e di vasti spazi all’aperto sul ponte lance corredato di panchine e sedili molto apprezzati dai passeggeri specie durante le traversate diurne quando, ovviamente in condizioni di bel tempo e mare calmo, era piacevole trascorrere le ore di navigazione all’aria aperta. La nave entrò in servizio il 1 ottobre 1961 e fu seguita dalla gemella “Hermaea”, che riprendeva l’antico nome dell’isola di Tavolara situata a sud di Olbia, nel gennaio del 1962.

Le due unità gemelle ricordavano nelle linee esterne sia i traghetti serie “Regioni” della “Tirrenia” che la più piccola “Aethalia” della “Navigazione Toscana”, tutte già peraltro

ricordate in questa rassegna: dalla linea compatta ma abbastanza slanciata, con ampi finestroni panoramici e passeggiata coperta sulle fiancate, erano caratterizzate da due alberi ed un unico fumaiolo a centro nave che ricordava in scala ridotta quelli predisposti sui nostri transatlantici maggiori dell'epoca: curioso poi il fatto che nei colori della ciminiera rievocassero quelli della "Società Italia", sebbene le strisce del nostro Tricolore nazionale fossero qui invertire nella sequenza rosso-bianco-verde e non viceversa.

La linea ebbe successo anche grazie ad una politica tariffaria di favore: in aperta e malcelata concorrenza con "Tirrenia", peraltro anch'essa a partecipazione statale, nel primo anno di esercizio congiunto le due navi effettuarono 580 traversate che aumentarono a più di mille l'anno successivo con conseguente trasporto di quasi 65.000 passeggeri che supereranno i 100.000 nel terzo esercizio, più di 30.000 carri ferroviari, un centinaio di locomotori e 40.000 automezzi privati.

Se consideriamo che il boom turistico della Sardegna era ancora da venire, da questi numeri ci si rende conto del successo dell'impresa: in conseguenza di ciò nel 1964 venne ordinata la costruzione di una terza nave traghetto, battezzata "Gennargentu" e varata ad Ancona il 13 gennaio 1965. Anche stavolta il nome era ispirato alla geografia sarda riferendosi al massiccio montuoso più importante dell'isola.

Leggermente più grande delle precedenti e dalle linee esterne che, ciminiera compresa dotata di alettone disperdi-fumi, ricordavano stavolta le più grandi "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino" da poco realizzate, dislocava quasi 5.000 tonnellate, era lunga 122 metri, larga 17,54 ma era dotata dello stesso motore delle unità precedenti. Poteva trasportare anch'essa 30 carri ferroviari distribuiti su quattro binari ma più autovetture (85) e 45 automezzi pesanti. Il carico avveniva tramite portelloni con

porta a celata e i 520 passeggeri previsti potevano usufruire di cabine singole e doppie per 144 persone mentre gli altri avrebbero avuto a disposizione poltrone reclinabili e posti a sedere suddivisi anche qui fra i vari locali sociali di bordo. Con l'immissione in servizio della "Gennargentu" il numero delle traversate annuali salì a più di 1400 e conseguentemente il numero dei passeggeri trasportati raggiunse quota 150.000, i carri ferroviari furono più di 40.000 e gli automezzi circa 50.000.

Completerà la flotta una quarta nave, gemella della "Gennargentu" e battezzata "Gallura" in onore dell'omonima subregione storico-geografica dell'isola: varata anch'essa ad Ancona nel novembre 1968 e consegnata alle "F.S." nel marzo del 1969, era leggermente più grande della precedente e poteva così ospitare un maggior numero di passeggeri che raggiungevano le 692 presenze a pieno carico.

Entrò in servizio il 16 aprile 1970 in concomitanza con l'avvio dell'orario estivo della compagnia.

Con queste quattro unità le "Ferrovie dello Stato" assicuravano due collegamenti giornalieri nei due sensi, due diurni e due notturni in entrambe le direzioni.

Per quanto riguarda le sistemazioni passeggeri, le due coppie di gemelle riflettevano nell'arredo interno i gusti e le tendenze degli anni relativi alla loro realizzazione: personalmente ho viaggiato a suo tempo sia su "Tyrsus" che "Gallura" e ricordo che, alle boiserie in legno ed alle grandi poltrone imbottite presenti sulla prima, in chiaro riferimento alle nostre navi passeggeri degli anni Cinquanta, facevano riscontro i linoleum, le formiche e le poltroncine in plastica della seconda pienamente in linea con quanto realizzato sulle unità maggiori del decennio successivo. Più "moderne" quindi "Gennargentu" e "Gallura" ma forse più eleganti e confortevoli "Tyrsus" ed "Hermaea".

Dalla stagione estiva 1977 il traffico subì una notevole impennata: tutti i gruppi armatoriali interessati alle linee con la Sardegna avviarono piani di potenziamento delle loro flotte, a cominciare da “Tirrenia” che alla recente serie dei “Poeti” affiancò le più capienti “Strade Romane” di cui ci siamo per ambedue già occupati a suo tempo.

Nel periodo estivo le “Ferrovie dello Stato” iniziarono da quell’anno a distrarre sulla Civitavecchia-Golfo Aranci alcune unità solitamente impegnate fra Scilla e Cariddi: fra queste la “San Francesco di Paola” e, ma più saltuariamente, le nuove “Iginia”, “Rosalia” e “Sibari”.

In effetti ci si limitò a ciò perchè, anche se nell’ottobre del 1982 verrà introdotta la “Garibaldi” di 5570 tonnellate, primo traghetto per sole merci, in realtà non verrà approntato un vero e proprio piano di rinnovamento o potenziamento dei traghetti tradizionali: forse i successivi piani di sviluppo delle “F.S.” prevedevano di già un progressivo disimpegno da tale linea, prova ne è il fatto che di lì a qualche anno sarà creata una nuova divisione, denominata “Bluvia” allo scopo di gestire, sempre per conto delle “Ferrovie dello Stato”, tale linea analogamente a quelle dello Stretto di Messina che comunque prosperano a tutt’oggi. Nel 2012 “Bluvia” diventerà “Blueferries” ma nel frattempo le quattro unità protagoniste di questo capitolo della nostra “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” se ne saranno andate da tempo.

La prima ad essere radiata sarà la “Tyrsus”: venduta nel 1994 agli armatori maltesi della “Plurimar” che la ribattezzarono “Aquila Prima”, dopo avere operato fra La Valletta, Tripoli e la Grecia verrà di lì a poco ceduta all’egiziana “El Salam Maritime Transport S.A.” che la ribattezzerà “Duba 94”. Rimossi i binari ferroviari e parte del garage per auto, verranno aggiunte delle sovrastrutture poppiere onde

aumentare la capacità ricettiva dei passeggeri a circa mille unità e adibire la nave al trasporto di pellegrini e viaggiatori su e giù per il Mar Rosso dall'Egitto ai porti dell'Arabia Saudita, sotto la cui bandiera passerà nel 1996 come "Al Salam Saudi" per essere adibita ai medesimi servizi fino alla sua vendita per demolizione in India nel 2002.

Ad essa seguirà la gemella "Hermaea" che, utilizzata nei suoi ultimi anni di esercizio solo come nave merci di rinforzo alla "Garibaldi" già citata, sarà venduta per demolizione in Corea nel 1999, anno in cui verrà radiata la "Gennargentu" che, dopo un disarmo di due anni in attesa di eventuali compratori, finirà demolita in Turchia nel 2002.

Ultima ad andarsene la "Gallura" che, rimasta in servizio fino al 2001, seguirà le sorti della gemella e finirà anch'essa spiaggiata e demolita ad Aliaga sulle coste turche dell'Asia Minore.

Dopo quest'ultima radiazione il servizio di traghettamento ferroviario continuò ancora per qualche anno esclusivamente nel settore merci impiegando la "Garibaldi" e, periodicamente, "Scilla" e "Logudoro" poi rientrate definitivamente a Messina fin dal 2008.

Detto per inciso, quest'ultima unità, costruita nel 1988 a Palermo ed entrata in servizio l'anno successivo, stazzante 6.500 tonnellate e della capienza di quasi 1000 passeggeri, fu l'ultimo investimento che le "F.S." fecero per rinnovare la flotta sarda e fin dal 2000 venne riconvertita per il solo trasporto dei carri ferroviari: attualmente è adibita a tale funzione fra Messina e Villa San Giovanni assieme alle gemelle "Villa" e "Scilla".

Con la radiazione della "Garibaldi", avvenuta nel 2010, il piano di ristrutturazione delle "Ferrovie dello Stato" portò l'azienda a disimpegnarsi totalmente dai servizi di traghettamento da e per la Sardegna e a concentrarsi con la

sua controllata “Blueferries” sullo Stretto di Messina dove è presente attualmente con varie unità che, in un Paese che non ha saputo preservare nemmeno una delle tante navi passeggeri che hanno fatto grande la sua storia sui mari, portano sulle acque dello Stretto i colori bianco, rosso e verde, seppur come già detto invertiti, delle ciminiere di quella che è stata una delle più prestigiose compagnie di navigazione italiana. Curiosamente, nella stessa zona opera fra i porti della Sicilia nord-orientale e le Isole Eolie la “N.G.I-Navigazione Generale Interinsulare”, che se nella prima parte del nome evoca antichi fasti nazionali ormai lontani, ha le ciminiere delle sue navi pitturate di nero con grande banda centrale bianca, gli stessi colori ideati da Rubattino e Florio quando si fusero insieme dando vita al grande organismo armatoriale che conosciamo.

Al di là delle nostre testimonianze e dei reperti archivistici e museali, oggi di tutto ciò non vi è più traccia: come pure del servizio di traghettamento ferroviario fra il Continente e la Sardegna, ora che anche le rampe e gli impianti di terra sono stati demoliti e i porti di Civitavecchia e Golfo Aranci, affiancato a quello di Olbia, ospitano i grandi “Cruise-ferries” di ultima generazione e le navi veloci di altre società che hanno preso il posto dei traghetti di una volta.

Forse il loro ricordo resta ancora nell’animo e nel cuore dei tanti marittimi che nel corso dei decenni hanno preso servizio su queste piccole ma utili unità ed in quello dei tanti passeggeri, Sardi e no, che ne hanno usufruito, soprattutto negli anni precedenti ai grandi flussi turistici, quando l’andare e venire dalla Sardegna era soprattutto appannaggio dei tanti residenti che lasciavano la loro isola per i motivi più disparati, dei lavoratori, dei funzionari, degli impiegati, dei

militari colà destinati, dei religiosi, degli emigranti coi propri bagagli di speranza.

Tutti accomunati in quella traversata di poche ore, coi loro pensieri e le proprie aspettative umane: a bordo, appunto, dei piccoli bianchi traghetti delle “Ferrovie dello Stato” in servizio sulle rotte per la Sardegna, avanti e indietro per tanti anni fra Civitavecchia e Golfo Aranci, Mar Tirreno.

Francesco Pittaluga

Genova, 4 febbraio 2020

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

Quei 50.000 dove sono andati ?

**La gente di mare “invisibile” e la
disoccupazione
di Tobia Costagliola**

Troppo spesso nel seguire le cronache, giorno per giorno, non pensiamo più a tutto ciò che è già accaduto o a ciò che è stato detto e annunciato o scritto, ma che, comunque, ha attirato, nel bene e nel male, la nostra attenzione (Sorpresa, interesse, indignazione, ammirazione, speranze, aspettative, ecc.). Siamo sempre presi ed impegnati nel presente e non tutti pensiamo al futuro perché il futuro potrebbe spaventarci. E allora? Credo che potrebbe essere sorprendente, ogni tanto, andare indietro nel tempo, anche per brevi periodi, per verificare l’evoluzione, il seguito di “racconti” tanto

enfattizzati e diffusi ma comunque dimenticati, nonostante l'interesse e talvolta, lo scalpore suscitato tra la "gente". Ma di che cosa parliamo? Esaminiamo qualche esempio raccolto nel campo che ci è più congeniale : "la gente di mare".

Abbiamo assistito, negli anni scorsi, alla eclatante iniziativa della Moby-Tirrenia, che con cadenza giornaliera e settimanale divulgava, tramite ogni mezzo, un originale messaggio promozionale incentrato sullo slogan "naviga italiano" a cui si aggiungeva la raccomandazione "Scegli solo chi naviga italiano". In concomitanza con questa campagna mediatica si sviluppò una feroce polemica con il Gruppo Grimaldi che, nel frattempo, stava pesantemente erodendo il monopolio del Gruppo Moby sul traffico per la Sardegna.

Come si ricorderà, la polemica verteva soprattutto sull'accusa mossa da Onorato a Grimaldi che, come altri armatori italiani, impiegava personale straniero e quindi a basso costo, sulle navi italiane. Tutto ciò veniva enfatizzato da Onorato come evidenza di una scorretta concorrenza mentre, col suo "gruppo", si ergeva a "paladino dei marittimi italiani" vantandosi della sua libera scelta di impiegare soltanto personale italiano.

Qual è la verità tra tanto clamore mediatico?

DLNews si è già interessata, periodicamente, a questa vicenda, facendo una approfondita ed obiettiva analisi di una "debacle" che ha certamente contribuito a confondere la pubblica opinione gettando più ombre che luci su tutto l'Armamento italiano. Pubblica opinione confusa non solo dalla inspiegabile ma esaltante campagna mediatica ma, anche dalla Stampa nazionale e specializzata che dava ampia risonanza agli "attacchi" di Onorato e alle reazioni di Grimaldi caratterizzate dai bassi toni senza mai raggiungere i livelli dell'aggressivo Onorato, Una Stampa che, in questa vicenda, si è limitata alla pura cronaca, anche se con toni enfatici, senza peraltro sbilanciarsi a favore dell'uno o dell'altro contendente e sempre attenta a non arrecare loro nessun dispiacere. La Stampa specializzata avrebbe avuto tutte le competenze e le informazioni necessarie a fare un po' di chiarezza e spiegare al pubblico, con una attenta ed obiettiva analisi, la "verità dei fatti" già abbastanza chiara agli addetti

ai lavori. Certa stampa che in tante occasioni aveva dimostrato di essere ben addentro al “problema” si è ben guardata, se ben ricordo, dall’informare i lettori che la nazionalità dei marittimi imbarcati sulle navi adibite al “cabotaggio insulare” deve essere, per legge, obbligatoriamente “italiana”. La campagna promozionale, così come impostata, sarebbe stata subito “sbugiardata”: lo slogan “naviga italiano” sarebbe divenuto l’evidenza di un obbligo di legge e non di un volontario atto liberale nei confronti dell’occupazione dei marittimi italiani. Tuttavia la campagna mediatica subì una battuta d’arresto quando, esagerando con gli slogan che cominciavano ad evidenziare discriminazioni nella scelta del personale, cominciò ad essere bocciata da una vasta schiera della pubblica opinione e di potenziali passeggeri. Si scatenò una tremenda diatriba sul Web e Onorato fu costretto a correre ai ripari cancellando i riferimenti discriminatori (in termini bonari : difesa del “made in Italy”). Ma non finisce qui. Nell’interminabile e fantasioso fuoco di fila quasi giornaliero, Onorato prese di mira anche quella che Lui definiva una vecchia legge del ‘98 che, tuttora, consente agli armatori italiani, insieme ad altri privilegi, una congrua defiscalizzazione dei profitti e la possibilità di imbarcare marittimi extracomunitari a stipendi di fame (“più di una manciata di dollari al mese”). Il risultato? “ 50.000 marittimi italiani disoccupati, a casa a fare la fame, e gli extracomunitari a fare la fame direttamente a bordo”. Diverse bordate sono state dirette contro i sindacati (complicità a 190 dollari per ogni marittimo extracomunitario). Ma non fu risparmiato neanche “ lo Stato italiano che si è fatto complice degli armatori per lo sfruttamento degli extracomunitari ”. L’effetto degli “attacchi” di Onorato fu talmente dirompente e coinvolgente da indurre l’Associazione Movimento Spontaneo Marittimi per il Futuro, di Torre del Greco, a rivolgere un appello all’allora ministro degli Interni Matteo Salvini , in concomitanza con la famosa vicenda della “Mare Ionio” della Ong Mediterranea Saving Humans. L’appello , tra l’altro, diceva : “Carissimo ministro Salvini, diversamente da quanto le viene detto da noti armatori associati in Confitarma, abbiamo decine di migliaia di nostri connazionali disponibili ad imbarcare e, come anche il suo collega di governo On. Luigi Di Maio conosce bene, basterebbe dare applicazione ad una legge, denominata Cociancich, dello scorso governo per poter dare una risposta occupazionale a 50.000 nostri marittimi “. Qualche giornale

aveva così sintetizzato :“Caro ministro, ora che sono finalmente sbarcati i 49 “clandestini” è tempo che imbarchiate subito i 50.000 marittimi italiani”(!).

Da allora i “50.000” sono entrati nella “leggenda”. Qualcuno parla e scrive di una “carica dei 50.000”, qualche altro, sul versante politico, pur di destare clamore fa eco con “centinaia di migliaia di marittimi disoccupati”.

Ma come è andata a finire ? E quale è la verità? Dove sono questi “50.000”?

A parte Confitarma e Grimaldi che hanno puntualmente replicato a tutte le accuse, credo che nessuna testata giornalistica si sia presa la briga di tirare le somme di tutta la lunga vicenda, quantomeno per rimuovere dubbi e sconcerto o cercato, per dovere di cronaca, di dare una risposta agli inevitabili interrogativi. D'altronde, non è mica obbligatorio!....

Nell'arco temporale di circa tre anni, ricco di confusione, polemiche e dibattiti mediatici talvolta anche grotteschi o divertenti, con profusione di numeri rimasti “campati in aria”, va registrata anche la citata legge Cociancich. A proposito. Dov'è? È entrata mai in vigore? Che cosa è? Si tratta di una serie di emendamenti al regime del Registro Internazionale e della Tonnage Tax inclusi nella legge 122 del 7.7.2016 (Legge europea 2015-2016) entrata in vigore il 23.7.2016 (ndr). Tuttavia questa legge è considerata dormiente perché è subordinata all'approvazione della Comunità Europea che, ancora oggi, non si è pronunciata. Non si tratta di dimenticanza. Credo che la CE abbia ben valutato l'impatto negativo che la legge avrebbe per l'armamento italiano. Se i cosiddetti “ritocchi Cociancich” dovessero “passare” a Bruxelles, l'armamento italiano subirebbe una “emorragia” di tonnellaggio superiore all'incremento registrato dal '98 ad oggi e, certamente, senza nessuna positiva conseguenza per l'occupazione dei marittimi italiani. Non so quanto ancora potrebbe durare il silenzio della CE ed è auspicabile che, prima o poi, la “questione” dell'affrettata legge Cociancich debba essere rivista, sia in sede nazionale che europea, onde evitare seri danni all'armamento, pur correggendo le sproporzioni tra le marine degli stati membri e tutelando, soprattutto, l'occupazione che viene sbandierata come uno spettro mai ben definito ed individuato. Ma era ed è proprio

necessario modificare il regime del Registro Internazionale e della Tonnage tax? Avevo già espresso questa mia personale perplessità, parafrasando anche una voce diffusa secondo la quale “ noi italiani siamo capaci di rovinare tutto ciò che va bene”.

La conta dei marittimi

Una analisi accurata del CNEL e INPS, eseguita per la prima volta nel settore marittimo, fornisce dati nazionali che, inequivocabilmente, confermano che la Legge n. 30 del 1998 ha prodotto benefici anche all’occupazione dei marittimi. A seguito della citata analisi, il 2 agosto del 2019, la Confitarma diffuse il seguente comunicato:

Nell’ambito di un lungo lavoro di aggiornamento degli archivi dei contratti collettivi nazionali di lavoro, volto principalmente a contrastare il fenomeno dei “contratti pirata”, CNEL e INPS hanno recentemente pubblicato uno studio nel quale sono stati resi noti i dati del personale assicurato alla previdenza obbligatoria presso l’INPS, suddivisi per settori produttivi.

Tale studio, per la prima volta nella storia del settore marittimo, fornisce dati nazionali che inequivocabilmente confermano che la Legge n. 30 del 1998 è una “success story” anche sotto il profilo occupazionale.

Infatti, è finalmente disponibile il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il numero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi.

Dopo anni in cui diversi soggetti si sono esercitati a stimare il numero dei marittimi italiani e comunitari impiegati a bordo delle navi di bandiera italiana, abbiamo finalmente la conferma, oltre che della sostanziale correttezza delle stime elaborate da Confitarma, dell’infondatezza delle critiche mosse alla Legge n. 30 del 1998.

Non ci stancheremo mai di ricordare come l’istituzione del Registro Internazionale abbia rappresentato un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, secondo le linee-guida europee

tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito all'Unione europea di essere oggi il primo vettore del mondo.

Voi pensate che qualche organo di stampa abbia fatto qualche commento o si sia chiesto quale sia la ripartizione tra marittimi italiani e marittimi comunitari ? In realtà non interessa a nessuno (!). Già è tanto che si sia accertato il numero totale (a metà 2019) ma, come la mettiamo con i marittimi disoccupati ? Indubbiamente il numero 50.000 è stato subito appetibile per tutti i partiti politici ancor più stimolati dalla possibilità che potessero addirittura diventare 100.000. E già in questa prima tornata elettorale regionale da Meloni a Salvini, da Rixi a Di Maio, Renzi , ecc. tutti hanno manifestato segni di interesse verso i marittimi disoccupati, il Registro Internazionale, la Tonnage tax (ma cosa è? Forse una delle tremende tasse da eliminare?...).Credo che ben pochi voti siano partiti dai “bacini” dell'Emilia Romagna e della Calabria. Bisognerà attendere le prossime regionali? Chissà ? E' probabile che, impegnati nella caccia ai voti di questo appetibile numero di marittimi disoccupati, i candidati, a caccia di voti, possano finalmente individuarne il numero oggi non ben definito.

Una cosa è certa: da quando Onorato è in tutt'altre faccende affaccendato per salvare l'occupazione del “suo personale” sembra che questi disoccupati siano scomparsi o, magari, non si siano fatti più sentire. Ma voi li avete mai veramente visti o sentiti ?

Potremmo riparlare tra un anno per fare un punto della situazione. La Stampa, nel frattempo, come di consueto, provvederà ad informarci su come vanno le cose...sempre che non sia distratta da altri argomenti più “appetibili” o da Onorato che, nel frattempo, auspichiamo abbia risolto i suoi problemi.

Ma un'ultima cosa sulla legge Cociancich la devo raccontare se Decio me lo permette.

Il velocissimo iter della legge, nel lontano 2016, colse alla sprovvista gli armatori italiani mentre Onorato esultava. Strane voci circolarono sulla stampa : “il testo della legge era stato interamente preparato e confezionato da un noto studio legale e ispirato da un noto armatore”. Circolò anche un fantasioso aneddoto su un incontro avvenuto nel “Transatlantico”. Il parlamentare Cociancich, fino ad allora poco conosciuto, dovette subire la reazione di colleghi anche di altri partiti vicini agli armatori che protestavano e chiedevano spiegazioni. La

leggenda “creata” vuole che il parlamentare, imbarazzato e infastidito, replicasse : “ma cosa volete da me ? si tratta di una materia di cui non conosco assolutamente nulla...Mi hanno dato il testo e mi hanno detto di presentarlo..Rivolgetevi a....” leggenda o verità fu comunque ...divertente ed emblematico...se vero.

Tobia Costagliola

P.S:

Nella 5 DINews 2019, giusto un anno fa, avevo tracciato la tipologia e le figure di alcune categorie di marittimi disoccupati. Ora, attraverso informazioni dirette, potrei aggiornare le notizie raccolte “in giro per piazza Banchi”. Non voglio tediarvi. Se Decio me lo permetterà, potrei aggiungere qualcosa in un prossimo numero. Comunque vada, non sarei in grado di quantificare gli extracomunitari, comunitari, italiani imbarcati e disoccupati tra la “Gente di Mare”.

Chi potrà o dovrà farlo?

da CIRM NEWS

In questo numero:

Cirm85: il 7 aprile a Roma festeggiamo insieme gli 85 anni del Cirm
il nuovo statuto del Cirm si adegua alla riforma del terzo settore
l’attività sanitaria nel 2019 ;oronavirus, le regole di igiene per la gente
di mare valide anche a terra ; i progetti del Cirm del cirm

Viviana Viviani

responsabile della segreteria generale

fondazione centro internazionale radio medico (cirm)

RIVISTE E LETTURE VARIE

TIGULLIO NEWS QUOTIDIANO INDIPENDENTE



CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - LEGA NAVALE ITALIANA
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - tel.fax. +39 0814206364
website: www.cstn.it e-mail: info@cstn.it

Cari lettori

Vi trasmettiamo il NOTIZIARIO CSTN n°90 di febbraio 2020.

Alla fine del nostro lavoro siamo convinti che questo numero è particolarmente interessante e pieno di novità.

Buona lettura.

La Redazione

**. Carissimi Amici de Il Mare,
siamo lieti di invitarVi
Venerdì 21 Febbraio 2020 alle ore 18:30
presso Il Mare Libreria Internazionale via del Vantaggio 19
Roma**

alla presentazione del volume

IL COSIDDETTO RELITTO DI PIGNATARO DI FUORI

L'autrice Alba Mazza dialogherà con Marco Anzidei INGV

**Il volume, vincitore del 1° premio dedicato a Sebastiano Tusa,
contribuisce in maniera sostanziale allo studio della preistoria
Eoliana ed in generale all'archeologia del Mediterraneo.**

**In questo manoscritto vengono presentati dati aggiornati e
criticamente rivisitati sugli studi effettuati negli ultimi 50 anni
sul tema. Per cui esso costituisce di per sé un valido**

**aggiornamento utile a tutti gli studiosi interessati sia alla
preistoria siciliana che alla navigazione antica ed i relitti.**

**Inoltre, grazie all'approccio interdisciplinare vengono
introdotti quei temi di ricerca trasversali che sono sempre più
contemplati nella letteratura di settore, quali i cambiamenti
del paesaggio, la variazione del livello del mare, la geologia e la
geomorfologia.**

**Il volume si inserisce nel crescente filone di ricerca
dell'archeologia dei paesaggi costieri e delle variazioni
climatiche, e pone quindi il tema trattato al passo di una
crescente letteratura interdisciplinare e di una metodologia
ampiamente condivisa in ambito nazionale ed internazionale.**

FINE