

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

Guido Bertolaso, fondatore della moderna Protezione Civile, dopo nove anni di fango mediatico è stato assolto con formula piena il 8 febbraio dal Tribunale di Roma dalle gravi accuse di corruzione ai tempi del G8 del 2009, che lo costrinsero alle dimissioni e a espatriare in Africa dove, lui medico, svolge opere di grande sollievo alle popolazioni. Non avevamo dubbi sulla sua onestà, anzi eravamo ammirati per la sua capacità organizzativa e logistica, doti che mancano nel nostro Paese devastato da burocrazia e migliaia di leggi e decreti, che purtroppo si trasferiscono anche nel settore dei trasporti marittimi e infrastrutturali. Ora qualcuno della grande comunicazione dovrà chiedere scusa.

Esame unico (diploma e patentino) per ITS E' stato emanato dalle competenti Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca il decreto interdirettoriale n. 15 del 23/01/2018, con il quale vengono disciplinate le procedure per lo svolgimento delle prove di verifica finale delle competenze acquisite dagli allievi degli Istituti Tecnici Superiori, unificate con le prove di esame per il conseguimento delle certificazioni di Ufficiale di coperta e di macchina. Il citato decreto dà attuazione unificazione, auspicata anche da Confitarma, dell'esame per il conseguimento del certificato di competenza di ufficiale di coperta e di ufficiale di macchina, con quello per l'ottenimento del diploma superiore.

L'AUTOREVOLEZZA E L'UMANITA' AL CENTRO DELLA SCUOLA E DI OGNI COMUNITA'

ALDO MARLETTA, MAESTRO, GUIDA, LEADER

Il racconto della cerimonia inaugurale dell'Aula di Elettrotecnica dedicata ad Aldo Marletta all'Istituto Nautico San Giorgio di Genova del nostro Massimo Granieri.

Martedì 6 Febbraio il Nautico San Giorgio ha voluto ricordare un suo padre, il professor Aldo Marletta e dedicare a lui il laboratorio di elettrotecnica della sede in Darsena.

Un incontro semplice e raccolto, presenti la moglie, i figli e i nipoti, la dirigenza dell'Istituto, rappresentanti dell'Associazione ex allievi del nautico, docenti ed ex docenti, un incontro comunque tra amici per ricordare un amico.

Considerare Aldo Marletta un docente di fisica ed elettrotecnica, che ha dedicato al San Giorgio prima come professore e poi come preside oltre quarant'anni della sua vita, sarebbe corretto ma estremamente riduttivo.

Chi ha avuto la fortuna e il privilegio di conoscerlo di lui tra le tante cose ha detto:

“educatore, organizzatore ed estensore dei progetti sperimentali Orione e Nautilus per l'istruzione nautica”

“innovatore della preparazione dei giovani e promotore già negli anni settanta dell'alternanza

scuola/lavoro con stage a bordo delle navi mercantili degli allievi nautici”

“entusiasta dell’evoluzione tecnologica, in particolare dell’automazione navale e del computer a bordo “

La cerimonia si è aperta con l’appassionato intervento dell’attuale dirigente del Nautico prof.ssa Angela Pastorino che, nel ricordarlo, ha sottolineato la saggezza e l’umanità di “zio” Aldo allorchè, insegnante di fisica all’ allora Nautico di Piazza Palermo, ebbe modo di iniziare con lui una collaborazione e un’amicizia che continuò oltre gli impegni istituzionali, quando Aldo una volta in pensione non mancava mai di fare un salto al suo San Giorgio e presenziava ancora alle numerose manifestazioni e incontri. *“Non ero abituata alla presenza così assidua di un preside in un Istituto, ricorda la prof. Pastorino, Marletta invece tutti i giorni era frequentemente sul portone della scuola ad accogliere i suoi “carusi”, così amava chiamare i suoi ragazzi, di tutti sapeva qualcosa e con tutti aveva qualcosa di cui parlare”*

Prosegue la preside con evidente commozione, *“ Lo ritrovavo ancora a tarda sera a seguire i corsi serali, altra sua iniziativa che ha permesso a tante generazioni di giovani e meno giovani di arrivare a frequentare studi a loro altrimenti preclusi. Presenza e umanità una lezione che Marletta mi ha trasferito e che una volta Preside ho voluto fare mia”*.

Il presidente dell’associazione ex alunni del Nautico ing. Francesco Boero e del prof. Armando Fioravanti (già vice Preside) hanno confermato con i loro interventi la grande competenza scientifica e didattica, ma soprattutto la calorosa disponibilità che facevano di lui un vero amico prima ancora di essere docente e preside.

Boero ha ricordato *“Zio Willy, il prof. ing. Guglielmo Levi, preside del Nautico negli anni in cui io ero studente, è stato grande, ma zio Aldo (come lo vorremmo ricordare), non gli è stato inferiore. Entrambi hanno operato con superba capacità in due periodi molto differenti e difficili con conoscenza e coscienza lasciando un’ eredità preziosa alla comunità nautica fatta di competenza scientifica e didattica, di dedizione alla scuola, ma soprattutto uno stile di vita e un umanità particolari“*

Fioravanti nel suo intervento ha evocato le fughe di Marletta nella sua Catania.

“Una volta mi invitò e per il periodo che fui ospite” ha concluso commosso “ sia lui che tutta la sua famiglia mi hanno fatto sentire come il più grande dei principi di questa terra”

Anch’io, suo studente degli anni ’70, ho un ricordo in particolare che mi lega a lui.

La mia famiglia a quel tempo non aveva problemi economici, ma come tante altre non navigava nell’oro e la tanto attesa crociera di fine studi del quinto anno avrebbe rappresentato un ulteriore sacrificio economico che non me la sentivo di far gravare sui miei genitori. Decisi quindi di non iscrivermi adducendo una scusa banale. La scuola in quegli anni era coinvolta in importanti rivoluzioni culturali, sociali e l’impegno politico della classe studentesca non era da meno di quello del famoso ‘68 . Si può quindi immaginare l’ufficio di presidenza di quegli anni... era un porto di mare ove studenti, insegnanti, genitori approdavano con le loro istanze, lamentele o problemi. E Marletta era sempre presente, certe volte dando retta a più di una persona contemporaneamente ..., certe volte sembrava soccombere a queste ondate di umanità tumultuosa... Eppure, sebbene in balia a questi marosi, non so come venne a sapere della mia diserzione e con la sua tipica spontaneità mi convocò immediatamente in presidenza. Ricordo ancora con grande commozione il suo dispiacere per la mia rinuncia, il suo tentare di convincermi a imbarcarmi e la mia mia goffa reticenza cercando comunque di mascherare per pudore o per vergogna i veri motivi. Marletta allora invitò tutti i rumorosi presenti nella stanza ad uscire, chiuse la porta, si fece un silenzio irreale per quel luogo, mi guardò per alcuni istanti, come un padre amorevole mi diede una specie di schiaffo-carezza sulla testa e sorridendo disse “Sali in classe e mettiti nella lista dei partecipanti, tu parti, al resto ci penso io..”

Zio Aldo per noi è stato soprattutto questo.

Massimo Granieri

STORIA DELLE ASSICURAZIONI MARITTIME

Quando marinai e padroni tra Liguria e Campania si mettevano a ridosso delle avversità e anticipavano lo stato sociale/ I Lloyd's riconoscono la primogenitura nel 15° e 16° secolo degli stati italiani

di Tobia Costagliola

<<La storia della presenza del mare e degli uomini in questo paese distratto e litigioso fa bene all'economia>> Decio Lucano così conclude il suo commento a margine dell'interessante testo scritto dall'avv. G.B.Roberto Figari: <<Quando marinai e padroni tra Liguria e Campania si mettevano a ridosso delle avversità>> << La mutua assicurazione marittima: un primato conteso tra Camogli e Recco>>.

Detto testo mi induce ad alcune considerazioni generali e a completare la collocazione "geografica" di alcune meritevoli e rivoluzionarie iniziative che fanno parte della millenaria storia della nostra penisola, storia inscindibile dalla "civiltà del mare" e dalle attività ad essa connesse. Mi piace ricordare che la civiltà marinara delle nostre popolazione rivierasche, da Nord a Sud, è sempre stata, dai primordi fino all'era moderna, un riferimento prezioso anche per quegli stati che storicamente hanno detenuto il primato del dominio sui mari. Tutto ciò nonostante la secolare assenza di uno Stato Unitario. Una maggiore consapevolezza e conoscenza della nostra storia e di alcuni nostri primati, contribuirebbe a sminuire alcuni atavici complessi di inferiorità e a spronarci con maggiore fierezza verso un futuro altrettanto degno del nostro passato. I cenni storici sulle origini della mutua assicurazione marittima, riportati dall'avv. Figari e la contesa per la primogenitura tra Camogli e Recco, mi inducono ad allargare la visuale, non solo su un territorio molto più vasto caratterizzato dal ruolo delle Repubbliche Marinare tra il decimo e diciottesimo secolo, ma anche su un arco temporale che risale alle radici della Civiltà Marinara del bacino mediterraneo. Non intendo, in questa occasione, rievocare Hammurabi, Rodi, Trani, Amalfi, Genova, ecc. ma, per chi volesse rinverdire la memoria, ricordo le DLNews 11 e 13 del 2015 in cui abbiamo cercato di tracciare la storia e le origini del diritto marittimo (Lex Rhodia ecc.). Quando si parla di assicurazioni, non solo nel campo marittimo, emerge subito, nella nostra mente, un nome prestigioso e famoso in tutto il mondo : "Lloyd's of London" che da oltre tre secoli ne è leader incontrastato (fu fondato nel 1688). Ebbene, negli annali del "Lloyd's List newspaper", nella parte dedicata alle origini di questa istituzione, si legge, tra l'altro, quanto segue : << [...] The principles of risk-spreading over a large number of ships and voyages were applied in both 15th century Venice and 16th century other italian states and they became normal practice in London and other ports.[...] >> Questa dichiarazione che suona come un attestato di primogenitura, dovrebbe ricordarci come la frammentata ma pur sempre "gloriosa" marineria della penisola italiana sia stata all'avanguardia nel campo delle assicurazioni marittime. Tuttavia, la memoria degli inglesi non retrocede oltre le repubbliche marinare mentre, come ricordato nelle sopracitate DLNews , noi potremmo risalire almeno fino al "Digesto Giustiniano" ed oltre...

Si può affermare, con un esiguo margine di approssimazione, che quello che oggi potremmo definire "contratto di assicurazione marittima" è sorto nell'ambiente mercantile italiano a partire dalla fine del duecento. Si trattava di scritture di carattere privato che venivano stipulate presso i notai per ogni spedizione. Le coperture dei rischi per le merci e per gli scafi

venivano sottoscritte da vari soggetti non necessariamente tutti appartenenti al settore marittimo. Tutte le operazioni erano comunque regolate dalle leggi vigenti nei singoli stati. L'evoluzione del commercio, dei traffici e delle varie problematiche connesse al trasporto ed alla navigazione determinò l'attuazione di procedure che andavano configurando gradualmente aspetti di natura non solo assicurativa ma anche di carattere mutualistico e assistenziale e, soprattutto, di carattere "societario".

In questo contesto, a partire dal '600 (epoca a cui si sono fermate le ricerche per i nostri riferimenti), si inseriscono anche i cosiddetti Pii Monti dei Marinai che si diffusero in tutto il territorio costiero della penisola. E infatti, da procidano, mi piace ricordare, che nella mia isola, con le sue numerose vele e notevoli schiere di marinai, si sentì l'opportunità di dare vita al "Pio Monte dei Marinai", ente che a scopi mutualistici riuniva armatori, capitani e marinai in una "associazione" ove tutti si obbligassero a corrispondere "una quadra di parte del guadagno che facessero in ogni viaggio, tanto a compera come a nolito a tempo" (lessico tratto dallo 1°statuto del 1617). Qualche anno prima erano già sorti i Monti di Gaeta (1611), Torre del Greco (1615). Seguirono Pozzuoli(1654) e Piano di Sorrento (1787).

Insieme al Pio Monte nacquero, con le stesse finalità, una miriade di confraternite, orfanotrofi, congregazioni di mutuo soccorso e cappelle laicali. Tutte organizzazioni che con il loro lavoro tentarono di colmare quel profondo vuoto assistenziale che caratterizzò il lungo periodo del Vice Regno di Napoli quando lo "stato sociale" non era ancora nato. Ciascuna organizzazione fu chiamata a rispondere alle necessità di soccorso, assistenza, di lavoro, di formazione per la gente di mare e le loro famiglie. In particolare si occupavano di "maritaggio", e/o monacaggio, sussidi per vecchiaia e invalidità, per carcerazione, per riscatto degli schiavi, vedovanza, sepoltura. L'attento lettore potrebbe obiettare sulla attinenza di dette organizzazioni con le problematiche relative alla copertura assicurativa. Tuttavia è proprio nelle strutture di queste organizzazioni che, oltre a svilupparsi l'esperienza solidaristica-mutualistica, cominciano a formarsi, in embrione, quei principi che sono ancora oggi le fondamenta delle istituzioni societarie e, per antonomasia, della Società per Azioni e della Società Anonima con i loro principi "capitalistici". E così, come su base locale, erano sorte le organizzazioni mutualistiche, si cominciò a delineare, nelle stesse aree, la necessità di creare dei gruppi assicurativi capaci di reggere, con congrue adesioni, gli esborsi per i rischi marittimi più gravi ed onerosi. Pesava comunque su queste istituzioni la difficoltà di reperire capitali legata all'esigenza di limitazione della eccessiva responsabilità di ogni singolo "iscritto".

Nel 1735, l'arrivo a Napoli del giovane (29 anni) illuminato e lungimirante re Carlo di Borbone, dopo circa due secoli di scarsa attenzione verso la marineria mercantile, segnò l'inizio di una nuova era di rinascimento per tutto il Regno. Iniziò una politica di riforme amministrative, sociali ed anche religiose. Con varie "prammatiche" vennero adottate misure "affinchè per mezzo della navigazione si potesse facilmente comunicare ed estendere il traffico con qualunque nazione". Fu anche adottato " un Codice di tutte le leggi appartenenti alla buona e utile navigazione, come al felice commercio" tra cui vi erano disposizioni sulle caratteristiche del naviglio e sulla preparazione tecnica dei capitani. Si ordinò anche che le navi del regno navigassero con la bandiera nazionale recante i gigli d'oro dei Borbone in campo bianco. Fra le iniziative commerciali intraprese per affrontare la difficilissima condizione economica del regno, Carlo istituì la Giunta di Commercio, intavolò trattative con turchi, svedesi, francesi e olandesi.

Re Carlo intervenne anche nel campo assicurativo marittimo dove ravvisò la necessità di eliminare i guasti connessi ad un sistema fuori controllo e di indiscriminata libertà assicurativa. Con prammatica del 29 aprile 1751, costituì la "Real Compagnia delle Assicurazioni Marittime" con struttura autonoma e caratteristiche di impresa moderna. La

Compagnia nacque sotto forma di società per azioni, con un capitale di 1.000.000 di ducati, con lo scopo di istituire il monopolio delle assicurazioni nel Regno e con l'obbligo di corrispondere all'erario il 2,5 per cento di tutti i premi incassati. La denominazione dell'ente deve attribuirsi al fatto che il re ne fu il primo azionista per dare il buon esempio ad una diffidente categoria di imprenditori e sudditi di varia estrazione poco propensi a farsi coinvolgere in imprevedibili riparti di rischi. Il re era giustamente convinto che ripartire i rischi del traffico marittimo su un vasto numero di navi, armatori, commercianti, ecc. potesse apportare sostanziali benefici all'economia del regno.

L'incentivo determinante fu costituito dalla limitazione di responsabilità non senza la capacità di attrarre capitali con la certezza di non subire perdite nel patrimonio personale al di là dell'apporto destinato all'attività di rischio. Cominciavano così ad affermarsi quei principi regolatori della SpA a cui fecero seguito tutte le altre forme societarie (Soc. Anonima, Accomandita, Srl, ecc). La sede della compagnia fu istituita presso il Consolato del Mare e tutta la sua attività era collegata all'azione esercitata dal supremo magistrato del Commercio, alla Regia Camera della Sommaria, alla Segreteria di Azienda ed a tutti gli uffici di natura commerciale marittima. Nella vasta gamma delle procedure e normative assicurative e societarie furono ben delineate le norme per gli azionisti, il piano per la distribuzione delle azioni, la costituzione della struttura societaria, il computo dei premi che si esigevano per le assicurazioni e le norme per tutti i pagamenti per le perdite e le avarie dei bastimenti, ecc. Una peculiarità delle coperture marittime fu, tra l'altro, l'accento alle prede catturate dai corsari barbareschi con le perdite conseguenti per la Compagnia e le norme per "il maritaggio".

La Compagnia prosperò e riuscì gradualmente a soppiantare tutte le forme di copertura fino ad allora gestite da una miriade di compagnie dislocate nei vari porti "al di qua e al di là del faro".

Durante il decennio napoleonico tutte le forme assicurative vennero gestite dal Codice di Commercio Francese ma con la "restaurazione" borbonica ci fu una proliferazione di varie "Mutue" sia nella capitale che nelle varie comunità marinare locali. Nel frattempo, però, il Codice di Commercio napoleonico del 1807 aveva introdotto un tipo generalizzato di società anonima, a cui i privati potevano ricorrere per ottenere, mediante il rispetto di determinate procedure, il beneficio dell'autonomia patrimoniale perfetta. La denominazione di società anonima la si deve al fatto che le azioni non erano nominative e quindi tutelavano meglio la richiesta di anonimato del mercato al fine degli investimenti.

Riportiamo qui di seguito soltanto alcune tra le più importanti "Mutue" :

1825: Compagnia di Assicurazioni e Cambi marittimi di Piano di Sorrento;

1831: Seconda Compagnia Metese di Meta di Sorrento;

1839: L'ancora Assicuratrice soc. Anonima di Procida;

1853: Società per assicurazioni marittime di Procida;

1853: Società Torrese di Torre del Greco;

1854: Società La Marina di Procida;

1862: Mutua Assicurazione Sorrentina di Meta di Sorrento;

1890 : Associazione Marittima di Mutuo Soccorso (La casina dei Capitani) di Meta di Sorrento;

Non riportiamo le altre numerose Mutue di Castellammare, Gaeta e delle 12/14 province del Regno di Napoli e della stessa capitale. Per la Cronaca, ricordiamo che, nel 1880, al Congresso di Camogli a cui parteciparono i rappresentanti di 323 armatori, vi erano sette Mutue tra cui La Mutua Sorrentina e la Mutua Procidana.

Per quanto riguarda Torre del Greco, propongo rispettosamente di cedere la penna al prof. Silvestro Sannino che, con la sua indiscussa e autorevole memoria storica, potrebbe mirabilmente descrivere quell'articolato mondo costituito da Mutue, Congregazioni, Cappelle

laicali Monti, Orfanotrofi, legati alla Marineria Torrese degli ultimi tre secoli non senza un particolare riferimento alla faticosa pesca del corallo.

Tobia Costagliola

L'ARMATORE COMUNITARIO E LA NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO

Il 5 febbraio 2018 a Roma, presso Confitarma si è tenuta la prima riunione della Commissione Navigazione a Corto Raggio, presieduta da Guido Grimaldi.

La Commissione ha innanzitutto proceduto alla nomina dei vice presidenti Alessandra Grimaldi e Franco Napp.

È stato poi ricostituito il Gruppo di lavoro dedicato alle problematiche del naviglio per il trasporto di passeggeri di cui è stato nominato coordinatore Aldo Negri.

Infine, Andrea Garolla di Bard è stato nominato coordinatore del Gruppo offshore, bunkeraggio e naviglio cisterniero. Guido Grimaldi ha espressamente ringraziato Valeria Novella per il lavoro svolto come coordinatrice di questo gruppo negli ultimi anni.

Successivamente è stato fatto il punto sulle principali tematiche del comparto del trasporto marittimo a corto raggio con particolare attenzione al Marebonus, al traffico passeggeri con le isole minori e al settore cisterniero.

Per quanto riguarda il settore del naviglio cisterniero, è stato esaminato il concetto di “armatore comunitario” con particolare riguardo alla nozione di controllo di una nave registrata in uno stato membro dell’Ue.

“La Commissione Navigazione a Corto Raggio si interfacerà con le varie istituzioni interessate– ha affermato Guido Grimaldi - mantenendo costante ed operativo il dialogo sulle tematiche che verranno via via trattate. Ciò è particolarmente importante in questa fase di rinnovamento organizzativo dei nostri interlocutori istituzionali”.

LA VOSTRA CORRISPONDENZA

MISTERI E VERITA' IN MARE NELLA TESTIMONIANZA DI UNO STORICO GIA' NAVIGANTE E DIPENDENTE PUBBLICO

Caro Decio, il prof. Silvestro Sannino si è stupito che io abbia molte informazioni inedite sui sinistri marittimi. Io però non sono un VIP, né un uomo di potere, ma all'opposto sono contro il potere, quando questo non sia vissuto con l'animus del servizio. Ho sempre amato le navi, perché il mio primo ricordo risale a due anni e mezzo, quando salii, in braccio a mia madre, sul Mas comandato da mio zio. Il Mas stava partendo perché la flottiglia era stata trasferita a Crotone, essendo scoppiata la Seconda Guerra Mondiale. Ero rimasto impressionato che una cosa così grande, stesse diventando così piccola, fino a sparire. A Lerici i ragazzi si iscrivevano al Nautico, ed oltre alla scuola io potei imbarcarmi sulla nuova petroliera comandata dallo zio, felice di poter attraversare il Canale di Suez ed entrare nel Mar Rosso, ove era successo un evento della Seconda Guerra Mondiale di cui si parlava nelle riunioni di famiglia, perché era stata assegnata una medaglia d'oro al Valor di Marina al fratello di mia zia, che era del Solaro di Lerici. Lasciavo la scuola prima del tempo e rientravo ad anno scolastico cominciato, quando sbarcavo. Ebbi il premio Bibolini come miglior diplomato dell'anno scolastico 1955/56 ed imbarcai subito sulla carboniera autostivante, la prima delle navi in serie costruite in Europa dopo la Seconda Guerra Mondiale, presso il cantiere di casa, il

Muggiano. A New Port News l'Immigration Officer fece sapere al Comandante che se fossi sbarcato sarei immediatamente stato avviato all'Accademia Navale e al termine del corso sarei diventato cittadino americano.

Amavo troppo Lerici e trovai che la terra lì non emetteva energie soddisfacenti. Girando per il mondo capii che noi italiani eravamo arretrati e così volli iscrivermi all'Università. Mentre studiavo facevo pratica di sinistri automobilistici e questo allenamento cibernetico mi permise di fare bene le inchieste marittime presso la Direzione Marittima di Venezia. Infatti, terminata l'Università, entrai subito in Accademia Navale e fui assegnato al Corpo delle Capitanerie di Porto. Uscii capo corso e fui assegnato a Venezia, ove potei approfondire molto della storia navale. Scoprii che venivano venduti i compiti per gli esami di aspirante capitano e capitano, e feci denuncia alla Polizia Militare. L'Ispettore Generale, la cui moglie era di Lerici, mi chiese di restare nel corpo, ma io temevo che con il mio fiuto e il mio senso di onestà avrei potuto avere grane se avessi mantenuto le stellettole. Mi imbarcai come Commissario sulla "Leonardo da Vinci" e lì potei toccare con mano tutte le tresche di cui avevo sentito parlare nei bar, nelle panchine del lungomare o al Circolo Nautico di Lerici. Pensai di far denunce, ma lasciai perdere perché ormai la Società Italia avrebbe chiuso i battenti, essendo entrati in linea i Jumbo jet. E' vero che marinai e cacciatori le sparano grosse, ma certe verità si possono conoscere se si parla con i vecchi marinai. Anche Colombo, prima di partire per il Mare Oceano andò ad ascoltare, nelle taverne, i marinai inglesi. Vivendo a Lerici si può continuare a soffrire o a gioire delle cose del mare.

Enrico Calzolari

LE DONNE DEL MARE NELLE PAROLE DI UN CAPITANO

Caro Decio ti scrivo, anzi scrivo alla Sig.ra Anna Bartiromo, oggetto " Riflessioni" mogli/mamme dei naviganti . Senza dubbio ha scritto delle grandi verità , non donne da annoverare tra quelle decantate dal " Dolce Stil Novo" ma certamente , nella maggioranza dei casi, delle eroine , meno quelle che sono state infedeli, spesso infedelissime . Coniugalmente parlando sarebbe "non rispetto". Io tuttavia penso che tale "disrispetto" , tra i vari peccati coniugali non sia in realtà il peggiore . La moglie di un navigante , anche se fedifraga, potrebbe tuttavia essere annoverata tra le eroine!! Quanto ci sarebbe da scrivere su tale argomento!! Bisognerebbe eseguire uno studio, intervistarne almeno cento se non mille, per avere un quadro abbastanza preciso su queste eroine. Ma che dire , Sig.ra Bartiromo, dei naviganti che giunti in pensione si ritrovano a dover convivere con una moglie che, pur essendo stata una eroina , in breve tempo si trasforma in una "VIRAGO" o quasi ? Io ne conosco parecchi. Bisognerebbe intervistare almeno cento naviganti se non mille per avere un altro quadro abbastanza preciso della situazione . La cosa peggiore che possa capitare " il disrispetto" dopo aver trascorso una vita in mare per non far mancare il necessario o più del necessario alla famiglia . Cordialissimi saluti da un navigante .

Capt. Gaetano Mortola Master Mariner - Senior Surveyor

COMMENTO .Il capitolo del primo dei quattro volumi NAVI E MARINAI , pag. 46, edito nel 1979 da Compagnia Generale Editoriale, direttore responsabile Silvio Bertoldi , è dedicato alla condizione femminile a terra e a bordo delle navi . E' un capitolo che fa parte della storia della marineria con protagoniste donne a bordo, mogli di marittimi, principalmente capitani, di cui la nostra Anna Bartiromo ha scritto libri, racconti, episodi riferendosi anche alla sua

esperienza diretta. Non parliamo quindi , per chi non conosce bene il tema, della condizione professionale femminile a bordo, oggi (ma ricordiamoci anni '60 e '70 delle navi ex Unione Sovietica) normale con donne bravissime comandanti (ora anche nella Marina Militare). La scrittrice Annamaria Lilla Mariotti ,da noi interpellata, ci ha mandato una lettera che pubblichiamo.

<Si ho scritto un libro intitolato "Cacciatrici di Balene" Frilli 2008 (il titolo doveva essere balenieri in crinolina, ma il mio editore me lo ha cambiato !!). Racconta la storia delle mogli americane che viaggiavano con i loro mariti capitani (e solo capitani) sulle baleniere del 1800, a partire dalla seconda metà del secolo, prima non erano mai riuscite a vincere i pregiudizi di una società quacchera e puritana che vedeva la presenza di una donna a bordo di quel genere di navi estremamente sconveniente. Bisogna considerare che una baleniera non era certo il massimo, navi piccole e sporche con equipaggi quanto mai eterogenei e per viaggi che potevano durare anni. Ogni tanto i capitani le lasciavano a terra in zone come la Nuova Zelanda o altre, dove potevano trovare una comunità di altre donne, e magari un console americano, e questo avveniva soprattutto nell'evenienza di un parto, quando non partorivano a bordo.

Sulle navi mercantili era diverso, avevano già cominciato prima e i viaggi erano molto più brevi e le navi un po' diverse con molte soste in vari porti.

Se vuoi altri titoli vai a questa pagina del mio sito, ci sono tutti con i loro premi http://www.ilmondodeifari.com/libri_9.html

Ma , condizioni di abitabilità a bordo e contratti più brevi, non emendano il fatto che le mogli dei marittimi sono quelle che educano, o dovrebbero farlo, i figli in assenza del padre. Ne parleremo ancora, c'è un'abbondante letteratura di donne sul mare, donne sui velieri, donne che comandavano, non navigatrici solitarie o meno con tutti i comfort digitali a disposizione.

Lasciamo perdere il passato , noi siamo tra quelli che sono stati educati dalla madre anche se spesso raggiungevamo il padre a bordo. Credetemi, conoscendo altri amici, siamo cresciuti con disciplina e punizioni quando le meritavamo, sante punizioni. (DL)

[Per i giovani che non sanno e che nessuno glielo ricorda](#)

[CHI ERAVAMO](#)

L'equipaggio non solo era italiano, ma trasferiva il mestiere

L'ing. Giorgio Marega , spesso gradito ospite a bordo della nostra carretta, commenta l'articolo dell'ing. Francesco Pittaluga della storia della mariniera italiana (n. 5 DL NEWS) dal titolo tutti in crociera a bordo della Victoria. Un omaggio ed un dovuto ricordo non solo alle navi ma ai tanti marittimi che hanno tenuto alto il nome del nostro Paese sui mari del mondo.

[Spunti sulla Inces Line.](#)

Un lungimirante Scerni aveva compreso che il trasporto passeggeri transatlantico era inflazionato e che nuovi transatlantici si aggiungevano alle navi di piccolo tonnellaggio. Era il momento del massimo splendore del dopoguerra negli Stati Uniti, il momento di quel "A

qualcuno piace caldo" che presentava milionari e americani desiderosi di sole e di occasioni impossibili in Florida.

Scerni giocò la sua carta mettendo su rotte di crociera una nave che aveva decisamente i suoi annetti, una storia alle spalle e caratteristiche che la avrebbero bandita dalle rotte transoceaniche del Nord Atlantico. E, confermo, la nave fu rimodernata, furono stravolte stive e cameroni trasformando ogni spazio in cabine passeggeri. Diede un tono di lusso alla nave trasformando la sovrastruttura in sale pubbliche e in un vasto ponte lido con piscine. Dignitosamente imbellettata, riusciva a attrarre i sognatori dei Mari caldi con un nome che era un programma: NASSAU. Isola dalla bianchissima Paradise Beach. Partì con il piede giusto: L'equipaggio NON SOLO ERA ITALIANO, ma TRASFERIVA "IL MESTIERE" della Marineria italiana e del servizio hotel, ristorante, cambusa e intrattenimento: patrimonio dei transatlantici gloriosi della Soc. Italia.

Il servizio di bordo si distingueva e rendeva contento il passeggero. Un ben studiato calendario di crociere che si interrompeva per 50 giorni fra ottobre e novembre dava al "Nordamericano" la occasione di godere Natale al Sole. Poche ore fuori Ambrose Lightvessel, (il battello faro che segna il porto di New York) la nave entrava nella corrente del Golfo ancora calda della inerzia estiva. Il passeggero rimaneva stupito di aver lasciato la cappa di maltempo a New York. Si svegliava la prima mattina con l'invito a prendere il Sole in piscina, anticipo del Natale, del Capodanno come un gran signore ai mitici Caraibi. Pregustava la foto che dovutamente lo avrebbe inquadrato assieme alla palma sulla spiaggia a perdita d'occhio della pubblicità.

La vita di bordo era improntata con quel cerimoniale, cocktail del capitano, welcome dinner, spettacoli, vita sociale, relax che si trovava sui "grandi vapori dell'epoca", cliente di prima classe al centro di ogni attenzione. I tour e i grandi alberghi convenzionati sulle isole, (per fare magari una sosta lunga) i night club di Cuba prima della rivoluzione erano sicure attrattive. Il ritorno si chiudeva con il farewell gala che prometteva un marinaresco arrivederci.

Onestamente la "Nassau" aveva i suoi problemi tecnici, fra cui la vetustà e l'aria condizionata. Gli "addetti ai lavori" dicevano che era uno "scavafango che dragava oro per tutti!".

.....

I soldi sono fatti per essere investiti e uno Scerni non si fece scappare l'occasione. Rimodernò in modo ben più radicale quello che sarebbe diventato il "Victoria" della Inces Line mettendo sulle rotte dei Caraibi una vera nave da crociera confortevole, affidabile, con un trattamento completamente Italiano; crociere sulle misure di una vasta gamma di clienti nordamericani anche DELL'INTERNO CHE SCOPRIVANO IL MONDO DEL MARE. C'era chi arrivava in aereo a New York dal Texas per tornare via mare al Sud! Nave confortevole, una isola italiana nei mari dell'America dalla pizza agli spaghetti, dal mandolino al Chianti, dalla orchestra italiana, a "O' Sole Mio" cantato da un Napoletano Verace. A capo un comandante che con fermezza organizzava l'esercitazione di emergenza al pomeriggio, un equipaggio che esprimeva la serietà del ruolo; "dopo il dovere" alla sera si aprivano le public relations, e gli ufficiali più o meno giovani erano comandati a "manovrare le vecchiarde" (= far ballare le gentili signore che volevano riscoprire una gioventù sopita da anni...)

Questi flash coprono il periodo che va dal 22 Novembre 1955 all'ottobre del 1965. C'è ancora qualche cartolina, ci sono ancora dei menu, due dischi 33 giri dell'orchestra di bordo del Victoria, qualche gadget del Nassau.

Perché quelle date così precise?

A pranzo del mio compleanno, con la torta in tavola trillò il telefono. Chiamavano mio padre a sostituire il 1° Commissario che aveva dato forfait sul Nassau. Egli non pose tempo: pullman

per Milano e primo volo per New York, bagaglio il vestito e il cappotto, una divisa e un cambio nella valigia. La torta rimase sulla tavola, accendemmo e soffiammo le candeline io e mia madre. Mio padre mi mandò il telegramma di auguri un attimo prima di montare in aereo.

Il 1965 fu l'anno, in cui mio padre -visto che il discolaccio si era sistemato come allievo sulla "Raffaello"- decise di ritirarsi e stare vicino alla adorata moglie.

Perché quel successone di Scerni?

Egli aveva ricostruito sul Nassau e sul Victoria la vita di bordo delle Grandi Navi Passeggeri Italiane. La serietà e lo stile degli Equipaggi Italiani erano una garanzia per i crocieristi statunitensi di un certo tono.

Nel ricordo di "CHI ERAVAMO" voglio concludere con una riflessione che mi è cara.

"Affinchè il Sapere, il Patrimonio e la Morale dei nostri Avi passi ai nostri Discendenti, agiamo e preghiamo".

Giorgio Marega

SE IL REMOTO NON BASTA E DEVI GUARDARE DI PRUA

Caro Decio, ho letto on molto interesse lo scritto di Ugo Dodero, che, in merito al futuro avvento delle navi unmanned, poneva l'accento sulle inevitabili conseguenze occupazionali e di sicurezza.

Anch'io, anni fa, con molta preoccupazione personale, facevo le stesse riflessioni sulle conseguenze che l'avvento delle navi "unmanned" avrebbe portato inevitabilmente nel panorama marittimo internazionale, ma alla fine avevo dovuto ammettere e riconoscere con personale dispiacere, che i capitali e le energie profuse nello studio di sistemi navali unmanned, prima o poi, avrebbero reso possibile tale soluzione/rivoluzione tecnologica. E' ovvio, che ogni innovazione consistente, generalmente comporta mutamenti sostanziali, (basta pensare ai meccanici carburatoristi, oppure ai laboratori fotografici che sviluppavano film e diapositive e stampavano le relative foto), ma è altrettanto vero che si creano nuovi lavori basta pensare alla nuova figura del eletromeccano, che in campo automobilistico abbina alla conoscenza meccanica una nuova conoscenza di elettronica e gestione delle centraline di alimentazione che sostituiscono i vecchi carburatori. Un esempio, come già citato nel mio precedente scritto, potrebbe essere quello degli equipaggi dedicati alla movimentazione delle navi in arrivo e partenza dai porti; personale che lavorando in turnazione, continuerebbe a fare il lavoro del navigante ma per il periodo strettamente necessario all'entrata ed uscita dai porti, con l'indubbio vantaggio di tornare alla sera alle proprie famiglie (un lusso e grande rimpianto di chi come me ha navigato ed è stato imbarcato su navi che costringevano ad una forzato allontanamento dalla famiglia.

Altro mestiere nuovo, anche quello citato nel mio precedente scritto, sarà la necessità di creare team corposi di manutenzione, che nel limitato periodo concesso dalla breve durata della nave in porto, dovranno in poco tempo fare la necessaria manutenzione ordinaria (e forse anche straordinaria) delle apparecchiature e macchinari di bordo che, data la condizione "unmanned" della nave, non è stato possibile eseguire in navigazione, questi team altamente specializzati, creeranno forzosamente nuovi posti di lavoro.

Inoltre la legislazione internazionale, dovrà comunque riferirsi ad una persona fisica oltre che giuridica, che sarà comunque responsabile, in caso di sinistro e/o collisione della nave.
Altri lavori verranno forzosamente creati, probabilmente dovranno aggiungersi lavori

connessi con la: caricazione assicurazione del cario, pianificazione della manutenzione e relativa gestione (ordine, acquisto immagazzinaggio e spedizione) dei pezzi di ricambio, che sarà fatto a terra e non sulla nave; da parte delle compagnie sarà poi necessario, standardizzare il più possibile i macchinari installati, in modo che il magazzino ricambi sia unico per più navi e non diviso (e moltiplicato) per ogni nave.

Ad ogni modo, più che sulle conseguenze della attività lavorativa, a me premeva porre l'accento (sempre per questioni di sicurezza), sull'aspetto che avere un naviglio a conduzione mista (in remoto ed in manuale), necessiterà, da parte dei futuri legislatori, di alcune regole ad HOC, al fine di ridurre al minimo le possibilità di collisione, ovvero fare sì che chi è in "manuale" sia "obbligato" od "assistito" nella scelta della manovra di disimpegno;

Flavio Scopinich

Flavio, il tuo è un quesito che si pongono in continuità gli amici di *chirpmaritime.org* e di altri siti e i consulenti navali chiamati ad analizzare i sinistri, oggi con la integrazione radar, Ecdis, Gmdss, e altri devices ,ecc. la cinematica fa parte dell'automazione del ponte di comando, che incorpora le Colregs per evitare il rischio di collisione . Ma ci sono situazioni in cui gli occhi del Capitano sono indispensabili, nei passaggi trafficati , dove bisogna interpretare le “luci”davanti , almeno per 180 gradi, la prua, e si passa al manuale (al timone insomma), e allora la casistica che tu proponi diventa una realtà. Per quanto riguarda il tuo intervento con esempi di rotte che impongono l'osservanza delle Colregs, non posso pubblicare senza un esempio grafico , ma condivido le tue osservazioni. Oggi i ponti di comando sono dotati di dialogo (tra macchine)interattivo tra cartografia elettronica (Ecdis) , radar anticollisione, pilota automatico, ecc per cui in TEORIA non ci dovrebbero essere problemi; invece non è così , e lo dimostrano i tanti casi di collisione e di rischio di collisione evitata per un pelo. Specialmente nei passaggi dove ci sono le lanes come nella Manica e altri luoghi ameni.

Spesso bisogna passare al governo manuale e allora la professionalità e l'esperienza degli ufficiali fanno la differenza; ma di notte per esempio bisogna interpretare i fanali attorno con l'ausilio del radar , e non basta , perchè ci sono unità di tutte le tipologie e dimensioni e come dimostrano i report le collisioni sono frequenti. Tanti anni fa, ma non molti , soprattutto con le portacontenitoriv c'era il problema della " blind zone " , cioè dal ponte per due volte circa a lunghezza nave c'è un cono invisibile di prua e parzialmente di traverso; in certi casi non si vedeva nulla se il radar non batteva qualche bersaglio o c'erano problemi tecnici. La blind zone fu inserita nella Solas , ma sono successi e succedono tanti incidenti ...

Una nave unmanned ha una infinità di limiti o come li vuoi chiamare ... se il remoto non basta o peggio è attaccato dagli hacker sono dolori; insomma ci vuole tempo, investimenti finanziari, ricerche sui simulatori e nella realtà, parliamone con parsimonia. Intanto cominciamo a cambiare le normative. (DL)

ATTUALITA'

Ai soci ed amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Il programma dei prossimi seminari ed eventi promossi da ATENA e DITEN dell'Università di Genova, previsti per il periodo febbraio/marzo 2018.

Per info :ATENA Sezione Ligure Piemontese genova@atenanazionale.it

Gas e vapori: un nemico per la sicurezza sulle navi

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. con la partecipazione di MuMA, Galata Museo del Mare, Associazione Promotori Musei del mare e della navigazione onlus, di Solidarietà e Lavoro e di Costa Edutainment organizzano un convegno dal titolo:

“GAS E VAPORI: UN NEMICO PER LA SICUREZZA SULLE NAVI”

che si terrà il giorno mercoledì 14 Febbraio 2018

con inizio alle h 16:30 presso Galata Museo del Mare –Sala Auditorium Calata De Mari,1 16126 Genova

Introduce il Presidente Nazionale del Collegio Capitani L.C. & M. Com.te Giovanni Lettich

Relatori: - Dott. Ing. Ivan Tortarolo-consulente chimico del Porto –

“Procedure operative per l’analisi di gas/vapori in spazi confinati o sospetti d’inquinamento a bordo delle navi”

- C.V. (CP)Domenico Napoli–Capo Reparto Tecnico Amministrativo

Capitaneria del Porto di Genova – “Il ruolo della Capitaneria: normative e procedure”

- Avv. Enrico Vergani–Studio Legale Garbarino-Vergani –

“Profili giuridici e la responsabilità del Comandante”

“Shipping, Forwarding & Logistic meet Industry “

Giovedì scorso a Milano in ambito “Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry”, in Assolombarda, il Propeller Club Port of Genoa è stato protagonista del Workshop tematico: Le Innovazioni ed eccellenze del cluster logistico e marittimo multimodalità multivettore: disposizioni normative e criteri di ottimizzazione.

Con relatori:

Bartolomeo Giachino, Presidente, Saimare (Premio Logistico dell’anno 2017) su: La logistica ed il futuro del trasporto sostenibile

Anna Sciomachen, Professore Ordinario di Ricerca operativa e Coordinatore del Corso di Laurea in Economia e Management Marittimo Portuale (EMMP), Università degli Studi di Genova, su: Problemi decisionali in rete di trasporto multimodale per una logistica sostenibile

Luca Spallarossa, Consulente, Shipping Internazionale, Consigliere, Fedespedi e Spediporto Genova e Consigliere, Camera di Commercio, su: Le nuove sfide del 3PL tra nuova via della seta e connettività, in un ambiente competitivo in accelerazione

Ed infine la sottoscritta su: La multimodalità nella normativa nazionale ed internazionale: luci ed ombre del sistema

I relatori, magistralmente condotti dal giornalista Fabio Pasquarelli, Direttore, Transport – (Telenord) hanno dibattuto le disposizioni normative e criteri di ottimizzazione e l’attuale sistema trasportistico multimodale, nelle sue varie configurazioni, che a fronte di alcune perduranti criticità, ha a disposizione, oggi, numerosi strumenti operativi, tecnologici e di ricerca effettivamente proiettati verso progetti di elevata sostenibilità che permettono una più

sensibile tutela ambientale.

Il pubblico (circa una cinquantina di partecipanti, tra i quali: E. Molisani, A. Tracci, Gf. Gazzolo, N. Capuzzo, A. Scorza , i Presidenti dei Propeller di Mantova, Monfalcone, Palermo, La Spezia, Livorno, Venezia e molte aziende quali Assiteca, Tecnofer, DB Cargo etc.), molto interessato e numeroso ha posto varie domande ai relatori che hanno saputo chiarire i vari spunti di interesse.

La manifestazione organizzata assieme a ClickUtility ed al Port of Milan ha visto nei due giorni circa 300 iscritti , nella sessione plenaria del primo febbraio, ospite relatore il Sindaco di Genova, Marco Bucci ed il Direttore Generale del MIT, Dr. Mauro Coletta che hanno riscosso personalmente un grande successo.

Giorgia Boi **Presidente The International Propeller Club Port of Genoa**
propellergenova@propellerclubs.it

Giovanni Pettorino al vertice del Corpo delle Capitanerie di Porto

Si è tenuta venerdì 9 febbraio, la cerimonia del passaggio di consegne al vertice del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, tra l'Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, cedente, e l'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, accettante.

All'evento ha preso parte il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano e il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli. Presenti nella platea, tra le numerose autorità, anche i Vertici delle Forze Armate, Forze di Polizia e degli altri Corpi dello Stato. La cerimonia, aperta sulle note dell'inno della Guardia Costiera "Angeli del Mare", dopo la consueta rassegna dei reparti, è stata suggellata dalla rituale formula di riconoscimento pronunciata dall'Ammiraglio Meloni.

Transatlantici: velocità e stile

Mostra a Londra presso il Victoria and Albert Museum

Dal 3 febbraio è in corso la mostra dedicata ai transatlantici, presso il Victoria and Albert Museum di Londra, intitolata Transatlantici: velocità e stile (titolo originale: Ocean Liners: Speed and Style), aperta al pubblico fino al 10 giugno.

I transatlantici sono stati per lungo tempo l'unico mezzo di trasporto diretto fra l'Europa e le Americhe. Destinati a passeggeri di varie tipologie – dai turisti agli emigranti – offrivano condizioni di estremo lusso ai viaggiatori ricchi, che erano piscine, campi da tennis, verande, orchestre, saloni da ballo, negozi. Un lusso rievocato nella mostra in corso al museo londinese Victoria and Albert Museum, che indaga, a livello internazionale, il design e l'impatto culturale di questi giganti del mare. Sono oltre 250 gli oggetti esposti tra dipinti, sculture, modellini di navi, arredi, tessuti, fotografie, poster, film firmati, tra gli altri, da Dunand, Gleizes, Le Corbusier ed Eileen Gray.

Info: <https://www.vam.ac.uk/exhibitions/ocean-liners-speed-style>

EVO 43' HT PROTAGONISTA DEL MIAMI YACHT SHOW 2018

-
Dopo aver partecipato al Salone di Fort Lauderdale Evo Yachts sarà presente anche al Miami Boat Show 2018, dal 15 al 19 febbraio, con Evo 43' HT: stile ricercato e piglio aggressivo per il modello esposto, impreziosito dal T-top full carbon di ultima generazione.

Presso lo stand di GMarine, il dealer esclusivo per Florida, Messico e Caraibi, sarà quindi possibile visitare Evo 43' HT in versione Pearl White. Elegante e raffinato, il primo 43' Evo Yachts si contraddistingue per il suo design minimalista e riesce nell'intento di unire lo stile Made in Italy a soluzioni hi-tech e ottime performance di navigazione.

Sculati & Partners

Nadia Bonini | nadia.bonini@sculatiandpartners.com | M. +39 3497261780 - +44 (0)7399 237212

La rivista on line di Rolls-Royce

Focus Rolls-Royce, il newsletter italiano di Rolls-Royce.

Sono poche pagine piene di notizie e sorprese. Nuovi motori aerei e per la altri impieghi ma anche intelligenza artificiale, IoT, sistemi di navigazione navale a controllo remoto e autonoma, mega yacht e collaborazione con l'Agencia Speciale Europea.

Nick Brough

ufficio stampa Rolls-Royce per l'Italia Interazione srl

I LIBRI DI ALBERTO ROSSELLI

Breve storia della guerra civile russa 1917-1920

info: www.mattioli1885.com

Alla scuola Fenysia di Firenze (Palazzo Pucci) sarà presentato il 26 febbraio il nuovo Dizionario della lingua italiana Devoto-Oli a 50 anni dalla prima edizione. Tra le nuove sezioni del dizionario più citato e autorevole troviamo “ Dirlo in italiano “ che propone , per ogni parola anglofona che usiamo senza una ragione concreta, l'alternativa nella nostra lingua .

Viaggio nell'antica Roma

sulle vie del sapere, delle cittadinanze e del sacro

Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi giovedì 15 Febbraio 2018 ore 18:30 presso la Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 00186 Roma alla presentazione in anteprima nazionale del nuovo volume edito dalle Edizioni di Storia e Studi Sociali

“Viaggio nell'antica Roma sulle vie del sapere, delle cittadinanze e del sacro”
di Carlo Ruta e Sebastiano Tusa

LE NOTE DI CARLA MANGINI

MENDICANTI A ROMA NEI SECOLI XV° E XVI° da “ La pietà e la forza”di Bronislaw Geremek storico polacco - ed .Laterza

“(a Roma) L’espulsione dei vagabondi, che costituiva il provvedimento più immediato e che più volte si era rivelato lettera morta, si era rivelato poco efficace. La politica della reclusione si presenta come l’unica soluzione valida. Ai tempi di Pio IV° vennero prese soluzioni radicali: vietata la mendicizia pubblica per le vie di Roma, minaccia di reclusione, di bando o di invio alle galere per chi infrangeva il divieto. Questo provvedimento repressivo si accompagnò ad un tentativo di assistenza sociale come quello di dare aiuto a malati ed invalidi. A tale scopo si sarebbero dovuti riunire in un unico luogo tutti gli assistiti insieme a mendicanti e vagabondi per collocare in seguito negli ospizi chi ne aveva necessità e mandare al lavoro quelli in grado di lavorare. Gli effetti di queste iniziative dovettero essere limitati, dato che il problema della mendicizia si propose con violenza anche dopo i pontificati successivi ... Pio V° progettò di raccogliere malati e mendicanti in quattro quartieri della città facendo opera di ghettizzazione. Gregorio XIII° fece costruire un “ospedale generale” al quale confluirono con una solenne processione circa 850 mendicanti. La struttura era asilo e manifattura perché i mendicanti abili al lavoro dovevano trovare lì un’occupazione ...(come accadeva all’ “Albergo dei Poveri” costruito a Genova nella metà del 1600 per accogliere anche i marinai ormai inabili o malati che venivano abbandonati nei porti ndr). Il progetto di eliminare i mendicanti dalle vie di Roma tornò sotto il pontificato di Innocenzo XII che fondò l’ “Ospizio Generale de’ Poveri” destinandogli il palazzo pontificio del Laterano, nel quale i poveri furono accompagnati ancora con una processione solenne. Il provvedimento fu realizzato fin dall’inizio con la violenza e i mendicanti si consideravano carcerati. Girava voce che fossero pronti a pagare un riscatto pur di tornare liberi...Si vietava con molta severità l’accattonaggio per le vie cittadine e l’offerta delle elemosine ai mendicanti. Si richiedeva un costante controllo di polizia. Uno dei posti fissi dove si incontravano i mendicanti erano i dintorni di piazza Navona. Gli armigeri municipali effettuavano qui retate periodiche di vagabondi. Avevano un metodo assai semplice ed ingegnoso per distinguerli dai lavoratori stagionali che si mescolavano a loro: lasciavano liberi solo coloro che avevano le mani callose dal lavoro e gli altri li portavano in prigione. Ma il decreto pontificio del 1740 dimostrò che, nonostante tutti gli sforzi fatti fino ad allora, il problema del vagabondaggio e del pauperismo era ancora irrisolto... (*fino ad oggi ndr*)

fine