

18 DL NEWS VOL XIV 2020

DL NEWS 30 agosto 2020

Foglio telematico di cultura di terra e di mare

L'Institut Francais de la Mer ha pubblicato un lungo studio su Navire de commerce sans equipage , che noi chiamiamo nave autonoma o unmanned all'inglese. Non possiamo pubblicare lo studio ma almeno dare ai nostri lettori il titolo:

NCT ,che significa “ Navire conduit de terre “ .

Semplificazione ! (DL)

Cara Anna , Gocciolina

Cercando nella mia libreria, mi sono ritrovato tra le mani il libro di Anna Bartiromo, GOCCIOLINA, (sui sentieri del mondo e altre favole ecologiche) Graus editore , 2012,. In realtà la Bartiromo si era dimostrata ostinata e profetica nella favole ,non ce ne é una che non condivida. Le sue favole sono poesie civili , insegnano a portare rispetto per la natura e quindi per gli uomini. Quello che mi ha colpito è la dedica della cara Anna a me e a mia moglie. L'ho trovata sorprendentemente attuale, una profezia dei tempi attuali; il pessimismo di Anna si palesava apparentemente sotto traccia per poi emergere come una statua dal mare profondo che lei tanto amava.

“Carissimo Decio, un mondo dove tutto sta andando a rotoli , dove non si é più capaci di riconoscere il confine tra il Bene e il Male, dove non ci sono più valori , io mi ostino a parlare ancora di rispetto, di dignità e di Amore

Secondo te sono una “ pazza” nella sola e cruda realtà o sono sola nella realtà “ pazza”?

Anna Bartiromo

RIVISTA MARITTIMA

Rivista Marittima, giugno 2020 , mensile della Marina Militare in distribuzione , rivista edita dal 1868, la più completa rassegna di armi navali nel mondo , di geopolitica, di cultura marinara , di attualità e di storia, diretta da Daniele Sapienza .A questo numero è allegato il “ fascicolo”(libro) di 300 pagine curato da Cernuschi e Tirondola dedicato al grande giornalista Paolo Monelli , inviato speciale di guerra , con gli articoli più significativi. Nel nostro prossimo DL NEWS parleremo di un altro grande giornalista inviato e scrittore, Vittorio G. Rossi che amava la Marina Militare corrisposto da questa come portavoce dal dopoguerra alla morte . Un marinaio, un pensatore, un caro amico che non deve essere dimenticato.

VITA E MARE

Vita e Mare , 55 anni, l'unica voce dei naviganti, organo del Collegio nazionale capitani, periodico di cultura e informazioni marittime . E' uscito il numero di luglio-agosto . Da leggere e riflettere , www.collegionazionalecapitani.it , versione cartacea e on line.

Via della Seta su strada ferrata

Da Vienna é partito un treno di container di una società austriaca di fibre per Shangai per i clienti cinesi, sarà una linea diretta continuativa, la fabbrica è in Europa .

Imo denuncia : Shipping CO2 in aumento

Sembra di sì, ma i dati statistici sono discontinui, danno numeri sotto il 2% della flotta mondiale che provoca effetto serra , poi con devices e altre trappole si riduce l'inquinamento. Non si può dire che l'armamento non è corso alla trasformazione di navi in esercizio tra zavorra e fumi , fuel e gasolio con basso contenuto di zolfo (0,5).

LE MISURE PER IL SETTORE ARMATORIALE NEL DECRETO AGOSTO

È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto-Legge n.104 contenente misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia, che si inserisce nella manovra straordinaria promossa dal Governo per contrastare gli effetti della pandemia da Covid-19 e rilanciare il Paese. Nel provvedimento sono contenute, tra le altre, alcune norme di particolare interesse armatoriale che rendono giustizia ad un settore che ha dimostrato, nonostante enormi difficoltà, di essere un'infrastruttura immateriale strategica ed imprescindibile al servizio del Paese.

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA **di Francesco Pittaluga**

Una premessa

Beirut e una affascinante signora italiana

Alcuni anni fa mi trovavo a Beirut nell'ambito della mia attività professionale di tecnico aeronautico: la città stava risolleandosi dall'ennesimo buio periodo, uno dei tanti, forse troppi, che quella una volta chiamata "la Svizzera del Medio Oriente" stava cercando di lasciarsi alle spalle. Come spesso capitava in queste trasferte all'estero, i giorni di lavoro erano accompagnati da alcuni piacevoli incontri con le comunità italiane del posto o, in assenza di esse, coi miei colleghi venivo coinvolto in interessanti riunioni dove avevamo modo di confrontarci con le realtà locali e, a volte, stringere amicizie che sono poi continuate nel tempo. A Beirut, in particolare, ricordo un sobrio ricevimento pomeridiano sul lungomare presso quello che era stato a suo tempo uno dei tanti lussuosi circoli esclusivi della città. Mentre con tutti i convenuti si conversava amabilmente sorseggiando una bibita fresca allietati da uno spettacolare inizio di tramonto che portava con sé una piacevole brezza marina, ebbi modo di venire presentato ad una anziana ma affascinante signora che aveva comunque già attirato la mia attenzione. Sedeva vicino ad una più giovane, non ricordo se fosse la figlia o la nuora, era elegante nel suo sobrio vestito estivo da pomeriggio e all'apparenza fragile: quando però mi rivolse la parola dedicandomi alcuni minuti del suo tempo rivelò uno spirito energico e sagace che traspariva non solo dalle sue parole ma anche dal suo sguardo, ancora vivace e volitivo nonostante l'evidente età avanzata.

Era Maria Pia Livadiotti, italiana nata a Beirut e vedova del medico di fiducia dell'ambasciata italiana in Libano. A sua

volta figlia di diplomatici, conosceva l'Italia ma aveva vissuto tutta la sua vita fra il Libano, l'Egitto e la Libia quando in queste nazioni la nostra presenza contava qualcosa e in Libano era rimasta perchè lì erano nati lei e i suoi figli e si era svolta la maggior parte della sua vita. Mi accennò ai suoi tanti ricordi, ai viaggi per mare da ragazzina sulla gloriosa "Esperia" d'anteguerra e seppe in pochi minuti trasmettermi tutto l'amore che nutriva per la sua Patria, sia quella d'origine che quella di nascita. Mi congedai da lei con dispiacere perchè avrei voluto perdermi ancora nei suoi racconti ma si sa: le signore, specie se anziane, non vanno affaticate più di tanto. Così la salutai conservandone un tenero ricordo che ogni tanto affiorava in me, in questi anni successivi: data la sua età avanzata mi chiedevo dubbioso se fosse sempre in vita e, confesso, non avrei mai voluto avere oggi la risposta indiretta che ho ricevuto a questo quesito.

La tragica esplosione di martedì 4 agosto si è infatti portata via anche lei: pare colpita nella sua casa affacciata sul mare di Beirut che amava tanto, sbattuta come un lieve fucello dall'onda d'urto di quello che non si sa ancora se sia stato un vigliacco attentato o una tragica fatalità. Non sembra avesse sul corpo segni di ferite o lacerazioni, probabilmente un trauma cranico interno dovuto all'urto provocato dal violento spostamento d'aria se l'è portata via in un attimo. Chi ne ha rinvenuto il corpo ha asserito che pareva dormisse, ed io mi auguro che sia passata nell'aldilà senza accorgersene, conservando fino all'ultimo quello sguardo sereno ma deciso al tempo stesso che mi aveva tanto intrigato a quel ricevimento.

Che riposi in pace, Maria Pia, una delle ultime testimoni di un mondo che oggi non esiste più e di una società in cui il nome dell'Italia si è sempre fatto onore con la sua presenza in campo

economico, marittimo e sociale. Sopravvissuta alla seconda guerra mondiale, agli esodi, ai trasferimenti coatti, alle tante guerre che il Libano ha sopportato sul suo territorio e continua a sopportare e vittima, oggi, una fra le tante ma forse una delle più significative, di questa ultima tragedia.

L'Italia dovrebbe forse ricordare di più questi suoi figli: nel mio piccolo, tengo a rendere compartecipi i lettori di queste NEWS del mio modesto omaggio, ringraziando ancora idealmente Maria Pia della piacevole conversazione che mi ha regalato a suo tempo su quel lungomare di Beirut, quel famoso tardo pomeriggio, nel corso di quella mia trasferta di lavoro in Libano, qualche anno fa....

F.P.

“UNA GLORIA TRIESTINA: LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE TRIPCOVICH “

Lasciando Venezia delle cui società di navigazione ci siamo occupati negli scorsi capitoli di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” e spostandoci non di molto sull'altro lato dell'Alto Adriatico, oltre alle vicende delle “grandi” compagnie giuliane “Lloyd Austriaco” poi “Triestino” e “Linea Cosulich” che abbiamo modo di ricordare spesso in questa rassegna perchè protagoniste indiscusse di parte della nostra storia sui mari con le loro unità e le maestranze che le hanno armate nel corso di tanti decenni, ci sono stati altri organismi definiti “minori” perchè non hanno avuto il bacino di traffico e la consistenza delle flotte delle due compagnie “maggiori” appena citate. Ciononostante la loro importanza è stata incisiva nell'ambito della vita economica

triestina e non solo e, in alcuni casi, l'impronta che hanno lasciato nel tessuto sociale della bellissima città giuliana è ancora vivo oggi a distanza di tanti anni dalla loro scomparsa. Forse uno degli esempi più rappresentativi di ciò è rappresentato dalle vicende della compagnia fondata alla fine dell'Ottocento da Diodato Tripcovich, imprenditore giuliano dalle molteplici risorse e attività, le cui imprese sono state per molti decenni al centro della vita economica della città, asburgica prima e italiana in seguito.

Originario delle Bocche di Cattaro e discendente da una stirpe di marittimi e commercianti le cui tracce affondano nella storia millenaria delle Repubbliche di Venezia e di Ragusa (attuale Dubrovnik) e sono rintracciabili fin dalla Battaglia di Lepanto, Diodato Tripcovich si trasferì a Trieste nel 1884 e, dopo avere impiantato alcune imprese gravitanti nell'ambito navale in collaborazione col "Lloyd Austriaco" di cui sarà per un periodo anche dipendente diretto, seguendo l'esempio dei Cosulich e in società con Filippo e Rodolfo Brunner fondò nel 1895 la società di navigazione "D. Tripcovich & C." acquistando di seconda mano il piroscafo austroungarico "Leven" di 351 tonnellate costruito in Inghilterra nel 1892. La piccola unità venne ribattezzata "Carlo" e fu avviata al cabotaggio lungo le coste dell'Alto Adriatico: l'esperimento ebbe successo tanto che nel 1899 il Tripcovich ordinò ai Cantieri San Rocco di Trieste un secondo vapore che sarà il "Sarajevo" di più di seicento tonnellate, entrato in servizio nell'agosto di quello stesso anno: ribattezzato "Saraceno" quando Trieste passerà all'Italia, rimarrà poi in servizio fino al 1924. Fra 1900 e 1901 arriverà il più grande "Arcadia" di 3000 tonnellate già dell'armatore Lorenzo Cossovich che subito dopo cederà alla "Tripcovich" altri quattro nuovi piroscafi ancora in costruzione a South Shields nel nord

dell'Inghilterra e che saranno il "Bitinia", il "Campania", il "Dardania" e l'"Ellenia", tutti stazzanti fra le tre e le quattromila tonnellate, cui si aggiungerà l' "Anna Goich" di 2348 tonnellate già di proprietà dell'omonima società armatrice.

Nel 1904 verrà alienato il "Carlo" e, mentre fra 1905 e 1910 entreranno in servizio il "Franconia" e la "Filippo Artelli" di nuova costruzione inglese stazzanti circa 5000 tonnellate, ai cantieri del "Lloyd Austriaco" venne ordinato un nuovo "Carlo" di quasi 900 tonnellate e saranno acquistati il "Gerania" e l'"Himalaya" varati a Newcastle fra 1900 e 1901 anch'essi stazzanti 5000 tonnellate mentre entreranno in servizio, anche se per pochi anni, i più piccoli "Mostar" e "Triglav" di circa mille tonnellate, varati entrambi a Trieste nel 1898 ma alienati fin dal 1912 dopo soli sei anni di impiego. Con questo primo consistente nucleo di navi da carico la "Tripovich" si inserì sia nei servizi locali che nella navigazione libera di gran cabotaggio e i suoi vapori divennero ben presto familiari nei porti da essi toccati, coi loro fumaioli neri con fascia rossa centrale simili a quelli della "Puglia" ma con due grandi lettere "S" e "A" in bianco, iniziali di "Società d'Armamento". Anche la bandiera sociale era forse ispirata a quella della "Puglia", all'epoca come abbiamo visto leader dei servizi marittimi adriatici: rossa, con una grande àncora al centro e le stesse iniziali anche qui in bianco.

Nell'intento di allargare le proprie attività, assecondando un suo desiderio covato da tempo, Diodato Tripovich volle inserirsi anche nel traffico passeggeri e l'occasione gli arrivò nel marzo del 1910 quando il "Cyclops", ex "Wreker" britannico di 447 tonnellate, costruito a Leith nel 1905, venne acquistato e trasformato per il trasporto di una trentina di persone in cabina più altri duecento passaggi ponte.

A partire dal 9 febbraio 1911 la nave venne adibita ad una linea sperimentale merci e passeggeri fra Trieste e Ancona con frequenza settimanale cui seguì nel giugno del 1912 una nuova linea ben più lunga che, con una partenza ogni tre settimane, toccava i porti di Trieste, Venezia, Sebenico, Bari, Messina, Palermo, Napoli, Livorno, Genova, Savona, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Algeri e Bona, l'odierna Annaba: praticamente tutto il giro del Mediterraneo Centro-Occidentale attraverso i suoi scali marittimi più importanti cui vennero in un primo tempo adibiti il "Mostar" e il "Sarajevo" cui verrà poi affiancato l' "Illiria" di poco più di mille tonnellate, costruito a Monfalcone nel 1909 e già di proprietà del "Lloyd Austriaco" che, avendo partecipato unitamente a questa vendita anche all'aumento di capitale della "Tripovich" stessa, ne entrò anche nel consiglio di amministrazione.

Nel 1912 venne quindi acquistato il piroscafo a turbine "Kingfisher" costruito nei cantieri "Denny & Bros." di Dumbarton nel 1906. Già adibito ai servizi di traghettamento sulla Manica, era dotato di un motore a combustione a nafta della potenza di 4500 cavalli-asse che azionava tre eliche: ribattezzato "Venezia", coi suoi 18 nodi e mezzo di crociera risultò una delle navi più veloci in servizio a quei tempi nel Mediterraneo e il 1 aprile del 1913 inaugurò una nuova linea giornaliera fra Trieste e Venezia in aperta concorrenza col "Graf Wurmbrand" del "Lloyd" che aveva operato fino a quel momento in regime di monopolio. Essendo più veloce e confortevole, il "Venezia" soppiantò in breve il piroscafo concorrente al punto che il "Lloyd Austriaco" cederà la propria unità alla stessa "Tripovich" che adibirà il "Graf Wurmbrand" alla linea Trieste-Ancona in sostituzione del "Cyclops" senza peraltro cambiargli nome. La linea celere

per Venezia ebbe grande successo anche perchè a quei tempi i collegamenti viari e ferroviari fra le due città erano alquanto deficitari essendo le strade ferrate triestine rivolte per ovvie ragioni più all’Austria che all’Italia. La frequenza era quadrisettimanale con partenza mattutina il martedì, giovedì e sabato e pomeridiana la domenica da Trieste, molo San Carlo (poi Audace) mentre da Venezia il pomeriggio di lunedì, mercoledì, venerdì e domenica la mattina da Riva degli Schiavoni adiacente San Marco. La traversata aveva la durata di meno di quattro ore e i passeggeri disponevano di un ampio ponte all’aperto, una sala di soggiorno e un piccolo ristorante con servizio di alto livello a prenotazione anticipata. Nel complesso si trattava di un breve viaggio non solo di trasferimento ma spesso utilizzato anche per diporto: a tale scopo, per accentuare il lato turistico dell’iniziativa, il colore nero della ciminiera, tipico delle navi dei Tripcovich, venne qui sostituito da un giallo brillante molto più attraente. Per inciso, pure il collegamento merci con Venezia passerà presto alla “Tripcovich” che vi adibirà la motonave “Tebe” già del “Lloyd Austriaco” fino alla sua radiazione nel 1926.

Risale a quel periodo anche la costituzione di una società di rimorchi e salvataggi marittimi, unica allora del genere nel Mediterraneo, che opererà poi felicemente per tanti decenni. Fondata ufficialmente a Trieste nel dicembre del 1912 con l’apporto dei Tripcovich, dei Brunner e di altri soci triestini, la nuova compagnia si dotò all’inizio di una flotta di alcuni rimorchiatori d’alto mare, quattro piccoli piroscafi e quindici barconi dotati di impianti e strumenti adatti a operazioni di salvataggio marittimo, recupero e rimorchio. Tutti mezzi di costruzione inglese fra cui, solo per citarne alcuni, ricordiamo i rimorchiatori “Belrorie”, “Loris” e “Titan” e i piroscafi di

circa 2600 tonnellate “Bellanoch”, “Bellaura”, “Bellena”, “Bellenden” varati a Glasgow fra 1887 e 1889.

Tornando ai servizi eminentemente di linea, nel luglio del 1914 col nuovo “Carlo” al comando del capitano Danilo Dabinovich venne inaugurata la linea

Trieste-Spalato-Bari-Catania-Siracusa-Malta con prosecuzione fino a Tripoli e Bengasi da poco italiani. Quello stesso anno la flotta sociale si arricchì di due nuovi piroscafi costruiti rispettivamente a Monfalcone e presso i Cantieri San Rocco: il “Numidia” e il “Laconia” che, stazzanti fra le 5 e le 6000 tonnellate, erano al tempo le più grandi unità da carico della Marina Mercantile Austro-Ungarica.

Grazie ai suoi primi vent’anni di fortunata attività, allo scoppio della Prima Guerra Mondiale la “Tripovich” era la più importante società della marina libera triestina, con un solido capitale sociale di otto milioni di Corone austriache ed una flotta che gestiva ben 22 navi fra quelle di proprietà diretta e alcune noleggate.

Anch’essa pagherà il suo doloroso contributo al conflitto e ben tredici delle sue unità saranno coinvolte in vicende belliche che in alcuni casi ne causarono la perdita.

Fra queste ricordiamo il “Carlo”, affondato per urto contro una mina al largo dell’isola di Veglia in Croazia il 16 febbraio 1918 e le tante unità catturate dalla nostra Marina Militare e da quella britannica e statunitense quali il “Laconia”, il “Numidia”, il “Campania” e lo stesso “Graf Wurmbrand” che in seguito presterà servizio come nave ospedale italiana.

Dopo l’annessione di Trieste e della Venezia Giulia all’Italia, il capitale dell’azienda venne riconvertito con un cambio alla pari in otto milioni di Lire e la prima assemblea dei soci riunitasi il 1 dicembre 1919 confermò Tripovich e i Brunner ai vertici dell’azienda.

In quello stesso 1919 vennero riattivate le linee passeggeri Trieste-Venezia e Trieste-Ancona utilizzando il “Venezia” e il “Graf Wurmbrand” appena restituito dalla Marina Italiana e ribattezzato opportunamente “Roma”, mentre le altre unità superstiti della guerra viaggeranno in regime di requisizione statale fino al 1922 e la “Tripovich” avrà nel frattempo in gestione varie navi lloydiane fra le quali i piroscafi passeggeri “Baron Bruck” e il “Prinz Hohenlohe” nonché svariati mercantili tuttomerci, alcuni dei quali appositamente noleggiati da altre società locali.

Avvenuta la derequisizione del naviglio, dal 1923 prese avvio un nuovo piano di riorganizzazione mirato all’acquisizione e all’esercizio di tutte le linee postali riguardanti i porti di Zara e Fiume mentre riprese felicemente il collegamento per il Mediterraneo Occidentale, l’Algeria e il Marocco verso gli scali che abbiamo già nominato cui si aggiunsero Tangeri e Casablanca. A questa si affiancò una nuova linea per il Nord-Europa che da Trieste, Venezia e Fiume raggiungeva attraverso alcuni scali di Sicilia e Spagna i porti di Londra, Hull, Newcastle e Anversa. Onde esercire tutti questi collegamenti si utilizzarono le unità sociali disponibili e si diede l’avvio a nuovi investimenti per i quali ci si rivolse al mercato dell’usato. Ricordiamo quindi i piccoli piroscafi “Alcione”, “Nibbio”, “Falco” e “Gabbiano”, tutti di provenienza austro-ungarica, per le linee zaratine ed i più grandi “Melita”, “Antonio Tripovich”, “Algerino”, “Raffaello”, “Andalusia” e “Fram” per le linee di gran cabotaggio che si affiancarono ai precedenti “Anna Goich”, “Arcadia”, “Bellaura” eccetera che abbiamo già citato. Vi furono anche alcune dimissioni fra cui quella del “Roma”, ceduto ad armatori anconetani, e della “Filippo Artelli” mentre nel 1924 furono ordinate ai cantieri di Monfalcone

cinque nuove unità miste, due di circa 2000 tonnellate che saranno “Le Tre Marie” e “Guido Brunner” e tre leggermente più grandi, di 2500 t., “Giovinezza”, “Fanny Brunner” e “Silvia Tripcocich”: da notare come con la scelta dei nomi si andassero ad onorare membri delle famiglie proprietarie dell’azienda, in particolare le consorti dei massimi dirigenti del momento, non tralasciando di omaggiare pure il regime dominante. Tutte varate fra il febbraio e l’agosto del 1925, erano caratterizzate da prora dritta, poppa a clipper, pronunciato cassero prodiero e cassero centrale da cui si ergeva una grande ciminiera. Dotate di quattro stive di carico e due alberi, offrivano sistemazioni per una ventina di passeggeri che disponevano di confortevoli cabine e di una sala di soggiorno e vennero adibite alla linea del Mediterraneo. A seguito della loro immissione in servizio si verificò anche un aumento di capitale e la separazione di fatto di tutte le attività della “Tripovich” che, sotto la comune denominazione di “D. Tripovich & C.” comprendeva la corrispondente società di navigazione propriamente detta, quella di rimorchi e salvataggi ed una nuova compagnia generale di navigazione, con sede legale a Roma e di esercizio a Trieste cui vennero dati in gestione i servizi marittimi del Mediterraneo e quelli del Nord Europa che verranno però abbandonati presto. In quello stesso 1925 morirà il cavaliere fondatore Diodato Tripovich: il posto di presidente verrà quindi ricoperto da Rodolfo Brunner mentre vicepresidente e amministratore delegato sarà Mario Tripovich figlio di Deodato. Del consiglio di amministrazione continueranno a fare parte alcuni componenti delle famiglie Tripovich e Brunner come Riccardo Brunner, Oliviero e Paolo Tripovich nonché esponenti di primo piano degli ambienti imprenditoriali giuliani di allora fra i quali Federico Brosh, Antonio

Radonicich, Ottone Krausz e Stavo Santarosa solo per citarne alcuni.

L'anno successivo furono poi sottoscritte importanti convenzioni governative che assicurarono la copertura finanziaria necessaria per continuare l'esercizio delle linee Adriatico-Mediterraneo Occidentale-Marocco, della Adriatico-Malta-Libia e di una nuova Adriatico-Nord Africa-Spagna con itinerario Trieste-Fiume-Malta-Tunisi-Algeri-Valencia-Alicante-Malaga-Cadice. Tali linee ottennero una sovvenzione annua di 2.500.000 lire ciascuna per la durata di dieci anni fino a tutto il 1935.

Seguì poi un ulteriore svecchiamento della flotta sociale che portò alla cessione a terzi o alla demolizione di "Laconia", "Bitinia", "Bellena", "Bellaura", "Numidia", "Antonio Tripcovich" e altre unità ormai vecchie o comunque obsolete. Il 15 settembre 1926, invece, l'"Ellenia" andò perduto in Atlantico a seguito di collisione col piroscafo inglese "Induna" mentre era in navigazione fra Norfolk e Londra: i naufraghi vennero soccorsi dal peschereccio francese "Susanne" e dal grande transatlantico britannico "Olympic" della "White Star Line", gemello del più sfortunato "Titanic". Nel 1929, poi, il vecchio e glorioso "Venezia", che dal primo dopoguerra in avanti era stato utilizzato sia nei collegamenti con la Laguna che in quelli locali per la penisola istriana alternando a ciò lunghi periodi di disarmo, venne venduto ad una compagnia di Hong Kong che lo impiegherà ancora per qualche anno in Estremo Oriente nei collegamenti fra l'emporio britannico ed i porti di Macao e Canton. Sempre quello stesso anno il "Melita" venne ribattezzato "Tunisino" mentre il "Fram" diventerà il francese "Corse" e l'"Anna Goich" verrà ceduto ad armatori ellenici. Fra

1931 e 1932 nuove alienazioni che interessarono “Bellenden”, “Bellanoch” e “Dardania” mentre sempre nel 1932 si inaugurò una nuova linea denominata “Ge.Mar:” con capolinea Genova verso gli scali di Spagna e Marocco.

Si diede poi avvio ad un ulteriore rinnovo della flotta che fra 1934 e '35 vedrà l'alienazione di “Arcadia”, “Gerania” e “Raffaello”, il cui nome verrà ripreso nel 1965 da una delle due ultime ammiraglie della “Società Italia”. In loro sostituzione vennero acquistati l' “Alicantino” ex “Pangbourne” inglese di 1600 tonnellate costruito a Hull nel 1914; il “Marocchino” di 1500 t. già “Flora” tedesco varato a Bremen nel 1920; il “Sivigliano” di 1200 t. pure di provenienza germanica, sceso in mare ad Amburgo nel 1921 come “Erika” e infine l' “Etruria”, il più anziano ma anche il più grande di tutti con le sue 2600 tonnellate, sui mari dal 1906 come “Eger” anch'esso tedesco.

Oltre a ciò, onde coprire adeguatamente le rotte in esercizio, si provvide periodicamente a noleggiare altre navi presso l'armamento privato nazionale soprattutto fra 1935 e '36-37 quando, in occasione della campagna di guerra etiopica, “Laconia” e “Numidia” vennero requisite per il trasporto di uomini e materiali in Africa Orientale.

Alla vigilia dello scoppio della seconda guerra mondiale venne acquistato un ulteriore piroscampo, il “Tripolino” ex “Highland Coast” di 2700 tonnellate varato a Sunderland nel 1918 e al giugno del 1940 la situazione dei servizi e della flotta della “Tripovich” era ben articolata e vedeva “Alicantino”, “Silvia Tripovich”, “Giovinezza”, “Etruria” e “Fanny Brunner” in linea quindicinale Adriatico-Mediterraneo Occidentale-Marocco; “Algerino” e “Tripolino” in linea mensile Adriatico-Malta-Libia; “Sivigliano”, “Tunisino” e “Marocchino” sulla mensile Adriatico-Nord Africa-Spagna;

“Le Tre Marie”, “Guido Brunner” e “Saraceno” sulla quindicinale per Spagna e Casablanca da Genova. Restavano “Andalusia”, “Laconia”, “Numidia” e qualche altra unità episodicamente a noleggio per i servizi liberi di cabotaggio e “alla busca”.

Purtroppo le perdite della “Tripovich” durante le ostilità furono ingenti: delle 16 unità componenti la flotta sociale ben 12 vennero affondate o catturate fra Mediterraneo e Atlantico e alla fine del conflitto rimanevano a galla le sole “Fanny Brunner”, “Tunisino” e “Andalusia” mentre a Trieste giaceva gravemente danneggiata la motocisterna “Zaule”, ex “Vettor Pagan”, uno degli ultimi acquisti della compagnia in attesa di ripristino.

Nonostante la situazione fosse disastrosa, i vertici della società non si persero d’animo: in una Trieste controllata dagli Alleati e sul cui futuro destino vi erano ancora tante incertezze, venne aumentato il capitale sociale e dal 1948 in poi si procedette all’acquisto di seconda mano di alcune unità con cui riprendere il mare.

Fra queste la più significativa sarà la petroliera statunitense “Schenectady” varata a Portland nel 1943 e stazzante più di 10.000 tonnellate con la quale la “Tripovich” si inserì nei traffici per il Golfo Persico ribattezzandola opportunamente col nome del fondatore “Diodato Tripovich”. Nel 1949 si rinnovò anche il consiglio di amministrazione dell’azienda dove comunque la presenza dei discendenti dei fondatori Tripovich e Brunner era ancora determinante.

Con gli anni Cinquanta del Novecento si assisterà però ad un progressivo disimpegno della società dai servizi di linea eserciti anteguerra sia per la presenza di nuovi concorrenti particolarmente agguerriti che a causa delle mutate situazioni socio-politico-economiche delle aree geografiche interessate

dai collegamenti della “Tripovich”. Si preferì puntare sul ramo societario che gestiva rimorchiatori e mezzi di soccorso che ebbe un notevole sviluppo e vide la “Tripovich” impegnata in grandi imprese quali la rimozione dei relitti dal Canale di Suez ostruito dagli egiziani durante la famosa crisi del 1956. A fronte, quindi, dell’immissione progressiva in linea di naviglio specificatamente adatto a tali scopi, si avrà la progressiva alienazione di quello tradizionale: demolito nel 1956 il “Tunisino”, cedute rispettivamente in Grecia e Sud America la “Zaule” e la “Fanny Brunner” nel 1960, nel 1962 venne venduto per demolizione anche il “Diodato Tripovich”: in quello stesso anno la presidenza della società passerà da Oliviero a Mario Tripovich, nipote del fondatore, ma di lì a poco le piccole, snelle navi con le ciminiere inconfondibili su cui facevano mostra di sé le bianche lettere “S” e “A” saranno solo un ricordo.

Fino agli anni Ottanta del Novecento, seppur con una progressiva contrazione, la “Tripovich” proseguirà nelle sue attività rimaste per concentrarsi da un certo momento in avanti sulla gestione del parco rimorchiatori del porto di Trieste. La presidenza passerà a suo tempo nelle mani del barone Raffaello De Banfield, imparentato con la grande famiglia triestina per parte di madre. Grande intellettuale, musicologo esperto e promotore di varie iniziative culturali, sarà a suo tempo direttore artistico del Teatro Verdi di Trieste nonché animatore del Festival dei Due Mondi di Spoleto. Forse più uomo di cultura che manager marittimo, coinvolgerà la sua compagnia in operazioni finanziarie e commerciali che non daranno gli esiti sperati e porteranno dal 1981 in poi alla progressiva liquidazione e chiusura di alcune importanti complessi industriali del Nord Italia quali la “Omsa”, il “Colorificio Veneziani Zonca” e il “Lanificio

Somma” cui gli interessi economici della “Tripovich” si erano progressivamente legati. Per salvare l’azienda di famiglia si ricorrerà quindi a nuove operazioni finanziarie e alleanze in cui potremo trovare i nomi più altisonanti della recente storia economica del Paese, dagli Agnelli ai Piaggio agli Orsi Mangelli e altri.

A causa però di investimenti forse poco mirati, purtroppo la storia marittima dell’azienda e della avventura imprenditoriale della famiglia Tripovich si conclude con un eclatante crac finanziario e conseguente fallimento avvenuto nel 1994. Vicenda triste che trova dei collegamenti inquietanti con quanto capitato a suo tempo a Palermo all’impero economico dei Florio o più vicino a noi al fallimento dei Fassio a Genova e di Achille Lauro a Napoli, porterà anche alla confisca e conseguente perdita della prestigiosa Villa Tripovich di Greta, l’avita residenza di famiglia appena fuori Trieste sulla Strada del Friuli nelle vicinanze di Barcola dove comunque il barone De Banfield riuscirà a risiedere fino al 2005.

Oggi a Trieste resta ancora in piedi la Sala Tripovich, il grande spazio teatrale capace di 900 posti ricavato a suo tempo dalla ristrutturazione della vecchia stazione delle autocorriere progettata dagli ingegneri Baldi e Nordio nel 1936. In posizione strategica e adiacente sia alla stazione ferroviaria che al porto, è stata per anni sede di varie iniziative culturali nonché teatro di riserva allorché il Verdi o il Politeama Rossetti, il primo per le opere liriche e il secondo per la prosa, sono stati chiusi per ristrutturazione. Anche la Sala Tripovich è oggi chiusa e in pericolo di una prevista demolizione osteggiata da alcuni ma caldeggiata da tanti nella previsione di un progetto di riqualificazione della adiacente Piazza della Libertà e conseguente realizzazione di

uno spazio verde fruibile. Per ora l'edificio è ancora in piedi ma in stato di grave degrado: nel giugno del 2008 vi è stata apposta una targa che ricorda il barone De Banfield scomparso da poco e idealmente tutta la famiglia Tripcovich che, al pari dei Cosulich, dei Gerolimich e di tanti altri, ha fatto grande il nome di Trieste sui mari attraversando epoche molto turbolente in generale ma per il grande capoluogo giuliano forse anche di più. In tale prospettiva e quale doveroso omaggio, il giorno in cui è stata apposta la targa appena ricordata, le sirene di tutti i rimorchiatori del porto di Trieste hanno suonato, salutando e omaggiando così idealmente Deodato Tripcovich, i suoi discendenti e tutti coloro che per essi hanno lavorato e navigato. Rimorchiatori gestiti oggi dalla "TripMare S.p.A." ma che portano ancora sulle loro ciminiere le famose "S" e "A" bianche emblema della compagnia, in segno di perenne ricordo e di rispetto in una città che guarda giustamente al futuro ma che, al contrario di altre, per fortuna non sembra avere dimenticato il suo passato.

FRANCESCO PITTALUGA Genova,
ingegnere aeronautico -console Associazione "A
Compagna"-Genova -Storico aero-navale

L'ANALISI
di **Tobia Costagliola**

I Giovani d' oggi

Caro Decio, tu mi hai chiesto di scrivere ancora qualcosa sui Giovani d'oggi e mi hai chiesto anche di essere breve perché su questo argomento ci sarebbe da scrivere almeno 12 volumi. Ma noi siamo già su quella strada : ne abbiamo scritto 8 pagine nello scorso autunno (29DLNews 2019: ricordi “l’Homo Stupidus” di Vittorino Andreoli?) e ben 10 pagine, il 6 gennaio scorso (01DLNews2020). Questo secondo testo è stato chiuso con il seguente tuo commento: “ Grazie Tobia della tua profonda analisi, condivisibile nei suoi tratti generali, ma non lasciamo passare il “messaggio” che i vecchi hanno “ rubato “ il futuro ai giovani depauperandoli delle risorse sociali e ambientali. I giovani devono , come abbiamo fatto noi , darsi da fare, lo abbiamo fatto tutta la vita, e forse chi sa, dati i tempi che corrono , lo dovremo fare ancora. (DL)

Quello che noi abbiamo fatto lo si vede dai risultati. Se abbiamo fatto qualcosa di buono, e ne abbiamo fatto tante, evidentemente hanno giovato solo a noi visto che siamo noi stessi scontenti per il risultato ottenuto sulle nuove generazioni che non fanno parte di una razza “aliena”. Sono nostri figli e nipoti e sono anche l’espressione di una società che Noi abbiamo creato: sono quei frutti che noi stessi dovremmo riconoscere come “prodotti” dei nostri alberi... Non basta guardarli con insofferenza, rinnegarli o ignorarli e non basta neanche manifestarci pronti ad altri sacrifici. Non è questa la strada giusta. Siamo convinti di aver dato ai nostri figli tutto quanto avevano realmente bisogno? Si tratta di educazione e buoni esempi nelle famiglie e nella società , si tratta di coinvolgimento in una vita che, da sempre, è fatta di amore,

sacrifici, dolore, povertà, fatica, impegno, paura e quant'altro. Ma noi tutte queste cose le abbiamo tenute lontane dai nostri figli e abbiamo dato loro riferimenti completamente sbagliati facendo loro intravedere una vita facile con una parvenza di educazione mal gestita, per la discontinua presenza di genitori poco "adulti" e dispensatori di regali, punizioni e bancomat, iPod, Podcast ecc. E' difficile ammetterlo ma la verità è che Noi, troppo spesso, in questo modo, abbiamo trascurato di dare delle regole e farle rispettare, prima in famiglia, e poi nella società: noi vi abbiamo, di fatto, rinunciato, nell'uno e nell'altro campo.

Ma I nodi vengono al pettine al primo contatto con la vita reale e, allora, subentra smarrimento, rabbia, contestazione e quant'altro.

Il titolo sembra una frase da niente che, tuttavia, esprime un tema che se pur reiterato a livello globale, si rivela sterile e improduttivo, tranne che nell'alimentare lamentevole polemiche, che mantengono vivo una sorta di conflitto tra nuove e vecchie generazioni. Eppure, questa frase racchiude tutto il destino del globo, un futuro che non riguarderà più noi anziani che ci riteniamo (egoisticamente) fortunati per essere vissuti, almeno in parte, in tempi migliori che non potranno ritornare ...(perché non ci saremo più Noi !?) ... Cosa è questa convinzione? Presunzione? O una autoreferenziale copertura delle nostre responsabilità? Questa premessa rappresenta, in sintesi, il cosiddetto "Problema Giovani". Sono insopportabili, non sono come noi li avremmo voluti, non ci capiscono (e noi non capiamo loro), sono sfaticati (salvo eccezioni), inconcludenti, sono spaventati dal futuro (e fanno bene), sono attaccati come lattanti al seno della "famiglia"(genitori e nonni) senza alcuna voglia o aspirazione di rendersi indipendenti : stanno bene così, nel nido, senza spiccare mai il

volo. E quando lo fanno, non avendo imparato a volare (perché nessuno glielo ha mai insegnato), cadono miseramente ai piedi dell'albero. E a quel punto, noi anziani, saggi, previdenti e di tutt'altra tempra, siamo costretti...a raccogliarli...

Potrei continuare all'infinito con una lunga serie di frasi ricorrenti su questa "categoria", se così si può definire.

I giovani di oggi non sono più come quelli di una volta ! (Quelli di una volta eravamo noi). Fin da bambini , cominciano a giocare con smart-phone, poi passano al pc e poi, quando imparano a camminare e a frequentarsi con altri giovani, camminano come zombi , concentrati (o teleguidati) sui loro "devices" correndo il rischio di essere investiti da un monopattino, bicicletta o , ancor peggio da un tram...

I giovani si drogano e sballano. I giovani non studiano come dovrebbero. I giovani sono sfaticati, vogliono la vita comoda senza conquistarla (molti l'anno acquisita già dalla nascita). Da qualche anno, poi, c'è chi ha cominciato a classificare i giovani come "bamboccioni", un termine omnicomprensivo di tutti i luoghi comuni e caratteristiche (ovviamente negative) che solo noi adulti sappiamo riconoscere. Bene!

Aggiungiamoci ogni ulteriore possibile elemento negativo , immaginando (con presunzione) che di positivo non ci sia nulla e avremo così definito un quadro sconcertante , tragico e senza speranza : per loro soltanto; tanto noi non ci saremo più e se continueremo a vivere in quel tempo residuo che ci resta, potremmo ancora usufruire di quelle riserve materiali (pensione e altri redditi) e spirituali (ricordi dei bei tempi oscurati dal presente). Ma non pensate che, dopo aver presentato un quadro così sconcertante, sia doveroso almeno tentare una analisi e cercare di risalire alle origini di questa situazione? Innanzitutto, le nuove generazioni vanno

inquadrate nel contesto socio-economico e politico in cui viviamo, anche noi anziani (spesso defilati ma critici quando occorre, cioè, quasi sempre) ? Descolarizzazione, droga, disoccupazione, degrado ambientale, ingiustizia, prevaricazioni, corruzione, errata interpretazione della politica, ecc., che si traducono in negativi riferimenti e cattivi esempi che si trasformano, troppo spesso, in “aspirazioni” ed “obiettivi” da raggiungere su cui , spesso si finisce per “naufragare”.

Incompatibilità tra generazioni?

Quanto è stato scritto, finora, rivela solo una parte del “problema giovani”, così come percepito dalla maggior parte degli anziani, la cui prevalente preoccupazione è la preservazione della loro tranquillità, lontani dalle ”beghe” create dai giovani, per la loro vita residua, lunga o corta che sia. Ma può essere mai possibili che le nuove generazioni, nella loro “comprensibile” diversità dalle vecchie, non abbiano nulla di positivo ? Non voglio approfondire questo argomento: esiste già una copiosa letteratura e poi, non si può fare di tuttata erba un fascio. Ciò che più mi preme è analizzare cosa succede in “Noi” anziani.

È molto facile per Noi demonizzare o sminuire le nuove generazioni quando si fornisce un cattivo esempio. La constatazione che i ragazzi e le ragazze di oggi sono diversi nei comportamenti, nel modo di pensare, nel loro modo di vivere, di relazionarsi con gli altri, non deve essere una discriminante. Va vista come una reazione naturale che consente loro di vivere o di sopravvivere in una società creata dagli adulti che li “bombarda” con falsi idoli, idee, modelli di vita astratti ed utopistici che finiscono per contaminare le loro

fragili menti. Ed ecco che nasce il cosiddetto “disagio giovanile” l’annosa incomprendione tra adulti e ragazzi, la sfiducia verso il futuro, il disorientamento, lo smarrimento che spesso conducono alla delinquenza, alla droga e quant’altro. Il termine “Incomprendione” , da noi coniato, avrebbe un vero significato se scaturisse da un “colloquio”, da una comunicazione instaurata tra vecchi (pardon! adulti) e giovani. Ma, purtroppo, non esiste. Non c’è colloquio! Solo pregiudizi e lontananza causata, si potrebbe dire, dall’attuale ritmo della vita; ma io aggiungerei dall’egoismo (e alla carenza di tempo...) che ti impedisce di esercitare i doveri “naturalisti” dei genitori “ di una volta”. Ecco il nocciolo della questione : altro che i giovani ! Sono i genitori, sono le famiglie che non sono più quelle di una volta!...Noi adulti ricordando l’esempio dei nostri genitori dovremmo ricordare le nostre responsabilità. Ma non basta! Non illudiamoci ! sarebbe troppo facile. La nostra esperienza, purtroppo, non può sempre essere in grado di essere indicata ad esempio per i giovani. E allora ?

Il ruolo della famiglia e dei buoni esempi

Allora, proprio Noi a cui piace nostalgicamente evocare i “vecchi tempi” potremmo, guardando indietro, anziché rinunciare , di fatto, al nostro ruolo di primi educatori , riprenderlo nelle nostre mani. In quale modo ? Con la giusta presunzione che tocca a Noi il compito di seguirli, di accompagnarli nella loro “crescita”, con il nostro affetto e, soprattutto, con il nostro esempio. A questo proposito voglio riportare quanto scritto , qualche anno fa, la stimata educatrice e assistente sociale Gloria Barbieri : «Noi adulti siamo come degli specchi su cui si riflettono i nostri giovani,

siamo dei modelli per loro! “Lo scopo dell’educazione è quello di trasformare gli specchi in finestre”(Sydney J. Harris)».

Vorrei riportare ancora altre citazioni sul comportamento dei giovani: si va dalla generica maleducazione, lamentata spesso da noi adulti e anziani , alla mancanza di rispetto per le persone e le norme sociali di comportamento fino ad episodi di violenza e bullismo che diventano reati veri e propri. Ma mi limito soltanto a riportare una sintesi di quanto emerso su questo tema da un dibattito tra Corrado Augias, corrispondente di Repubblica e Davide Rondoni, giornalista del quotidiano Il Tempo: «Gli interventi non mirano a sottolineare i comportamenti sbagliati dei ragazzi, sviscerandoli e descrivendoli nei dettagli come ultimamente hanno fatto molti media, calcando sull’accaduto (anche in modo eccessivo indulgendo sulla spettacolarizzazione degli avvenimenti), ma ad individuarne le cause. Da entrambi gli interventi, emerge che il problema non sono i giovani in sé , benché maleducati e superficiali, bensì la famiglia, le istituzioni e chi avrebbe dovuto educarli, quindi la società stessa. Infatti, i “ nuovi genitori” sono troppo permissivi, troppo disposti a proteggere i propri figli e non riescono ad affermare la propria autorità su di loro, mentre la società spinge i giovani al consumismo, crea bisogni molto spesso fittizi, propone loro idoli capricciosi e di dubbia moralità...aggrava insomma la già difficile situazione, facendo abbandonare loro i valori più importanti. Tutti gli atteggiamenti scorretti dei giovani, come stare ore ed ore al cellulare, rivolgersi sgarbatamente alle autorità, maltrattare il prossimo e non curarsi delle persone che li circondano, derivano quindi da una cattiva educazione. Su questo punto i due giornalisti si trovano completamente d’accordo, infatti il rapporto adulti-giovani sta diventando sempre più

**problematico: da entrambe le parti manca la volontà di comunicare e piuttosto che correggere gli atteggiamenti sbagliati dei ragazzi, si tende a legittimarli. Questo comportamento degli adulti risulta inconveniente non solo per i più vecchi, come gli anziani, i genitori o i nonni, bensì anche per i più giovani (come ha scritto giustamente Augias), i quali sentono il bisogno di un' autorità, ovvero di qualcuno che ponga loro dei limiti, anche a costo di subire qualche punizione. Se la situazione non cambierà, se i genitori o chi circonda loro non porrà ai ragazzi dei limiti, i giovani ricercheranno altre persone da rispettare, personaggi dello show business e superficiali, crederanno nei valori sbagliati e ricercheranno il piacere in cose che non faranno altro che aumentare il loro disagio. Ed è proprio su questo disagio che, secondo Rondoni, gli adulti e la società si basano per trarre il proprio profitto: questo offrono ai giovani modi per soddisfare i loro capricci, svaghi e passatempi idioti, tutte cose che non occorrono per migliorare la loro vita. Ciò che occorre è l'appoggio della famiglia, l'affetto dei genitori, l'interessamento della società, ma non della società consumistica, bensì di quella che lavora per offrire ai ragazzi un futuro migliore e di altre associazioni, come la scuola, sulla quale bisognerebbe investire di più»(commenti estratti dal blog studenti © 2020 Mondadori Media S.p.A.).
Come favorire l'incontro tra generazioni diverse ? Tecnologie, ponte e muro nel dialogo tra generazioni.**

Questo argomento è stato affrontato da Simone Carlo e Francesco Bonifacio, l'uno ricercatore in scienze politiche e sociali, l'altro dottorando in sociologia, entrambi presso l'Università Cattolica di Milano, sul mensile Aggiornamenti Sociali (Fondazione Culturale S.Fedele, Milano)

« Navigare in Rete attraverso computer e smartphone per informarsi, svagarsi o comunicare costituisce ormai un'esperienza quotidiana per i giovani. Ma non sono certo gli unici, perché nel mondo digitale si affacciano sempre più spesso anche i più grandi di età, con le loro curiosità, esigenze e timori. Le giovani generazioni possono divenire “maestre” dei più anziani nella scoperta della Rete e del suo utilizzo? A quali condizioni il digitale può favorire l'incontro tra generazioni diverse? » Non posso prolungarmi oltre ma posso dire che, personalmente, pur se ho cominciato ad usufruire dell'informatica già a fine anni'60, ho tratto una ulteriore e sorprendente esperienza da questo incontro con le mie nipotine super-tecnologiche e super-connesse. Provare per credere; oppure leggete il n.10 /2019 del citato Aggiornamenti sociali.

Tobia Costagliola

Caro Tobia , come sempre ti sei mantenuto in un equilibrio intellettuale pregevole , per me forse un tantino ecumenico. Penso che il messaggio che dobbiamo lasciare ai giovani (dai 16 ai venti, dai venti ai trenta e poi fino ai quaranta almeno) debba essere forte pedagogico e non tecnologico. Quando i nostri “ ragazzi” non rispettano la polizia come è avvenuto a Massa Carrara e continuano in altre città gli episodi di violenza sulle istituzioni, bisogna invertire la rotta. Intervenire.

Mi vien voglia di ripristinare il servizio di leva.

Nell'ultimo libro di Diego Fusaro Caro Epicuro , Lettere sui grandi temi della vita e della filosofia, maggio 2020, Piemme più di cento temi sviscerati con stile semplice ma efficace, Fusaro scrive sul tema educazione:”... l'educatore , o come vogliamo chiamarlo, è quello che forma i suoi discenti, affinché

si educino e si maturino , acquistando consapevolezza di sé e del loro mondo, della propria provenienza e della propria progettualità...educare non coincide mai con uno sterile dispensare in forma meccanica nozioni bell'e pronte e dottrine da assumere passivamente , quasi fossero pastiglie da ingerire..."

Caro Tobia, dobbiamo insegnare ai bambini a leggere, scrivere a mano, a scegliersi loro stessi i libri che li attirano e ce ne sono; alle bambine insegnare a ricamare , cucire, ad apprezzare i lavori manuali, come per i ragazzi costruire con le loro mani e la loro mente i modelli, come il meccano , da cui nascono i modelli da toccare con mano, e con fantasia ma anche con precisione far apparire figure e un mondo vero..

Dicono che se non seguono questi insegnamenti , che pedagoghi e persino pediatri consigliano , la colpa é dei genitori (i quarantenni ?) cui piace vivere ed educare secondo il conformismo di questo mondo superficiale e degradato moralmente. Mah, quanto ci sarebbe da scrivere, (hai ragione tu Tobia), cominciamo a lasciare ai bambini libertà di fantasia, quella non invecchia mai. (DL)

LETTERE OPINIONI

GIORNALISMO GENERALISTA o SPECIALISTA Le testimonianze

Caro Decio, ho letto, come sempre, con grande interesse le tue news. Vorrei aggiungere alle considerazioni sui giornalisti scritte da Tobia Costigliola, considerazioni più che condivisibili ed a conferma delle stesse, due mie esperienze in merito.

La prima.

Non so quanti si ricordino della tragedia dell'affondamento della nave scuola tedesca Pamir, scomparsa in mare con tutto l'equipaggio ed i 52 allievi, dopo aver lanciato l'SOS la notte del 22 settembre dell'ormai lontano 1957 e non se ne ebbero più notizie (ho letto da qualche parte recentemente che il giorno dopo una nave accorsa in soccorso trovò una lancia con alcuni superstiti, ma questo allora non mi risultò).

In quei giorni avevo da poco iniziato l'ultimo anno al San Giorgio con "Willy" e "Tilin" (come noi affettuosamente chiamavamo il Prof. Guglielmo Levi, Preside ed il nostro "Maestro" Prof. Attilio Traversa).

La sera di quel giorno mio Papà che sta leggendo il Corriere della Sera, me lo passa e mi indica un articolo (mi pare fosse in terza pagina), "Nave scuola a vela scomparsa nell'Atlantico", a conferma di quanto già aveva detto la radio circa la mancanza di notizie da parte del "Pamir", che stava affrontando una forte perturbazione a qualche centinaio di miglia a Sud Ovest delle Azzorre.

Ad un certo punto leggo: " ieri sera il Comandante guardando il cielo che si stava rannuvolando ha detto "stanotte balleremo".....".

Quindi, perplesso, dico a mio Papà (aveva fatto il Nautico a Camogli e l'Accademia Navale ed era arrivato al grado di Capitano di Corvetta); "scusa Papà, ma se non se ne hanno

avute più notizie come fa il giornalista a sapere che il Comandante la sera prima ha detto "Stanotte balleremo?" e lui guardandomi sorridendo ha risposto "appunto ! Questi sono i giornalisti... ricordatene!"

La seconda

Alcuni anni fa ho "combattuto" per anni per cercare di trasformare in Museo l'Incrociatore Vittorio Veneto, ma inutilmente e non mi soffermo su questa pietosa storia, dico solo che quando l'ultima possibilità pareva potesse essere il porto Vecchio di Trieste, mi telefonò un giornalista de Il Piccolo, appunto di Trieste, e mi fece un'intervista telefonica (mio figlio avvocato mi rimproverò: errore da non commettere mai!).

Quando lessi l'articolo relativo rimasi allibito: quanto da me detto era stato stravolto tanto da costringermi a far scrivere da un noto legale marittimista genovese affinché venisse pubblicata una smentita a quanto scritto, in quanto non corrispondente a quanto da me detto.

Questa è stata ad oggi la mia esperienza in proposito: penso sia sufficiente e quindi consiglio: Attenzione! ed invio un cordiale saluto al comandante Tobia Costigliola.

Un caro saluto a tutti ed a te, Decio, in particolare.

Claudio Franconi

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

Stampa, approssimazione e presunzione

(da un giornalista professionista editore di ShippingItaly)

Decio ciao, ti invio questo mio contributo tratto dalla risposta che ho appena inviato a un fedele lettore ed "editorialista" di SHIPPING ITALY che si lamentava per la scarsa qualità mostrata in generale dai media nel caso dell'incidente della bulk carrier WAKASHIO.

Un saluto

Nicola Capuzzo

C'è molto approssimazione e presunzione nel mondo del giornalismo... Come in tutti i mestieri che si specializza ha la speranza di capire e apprendere ciò che avviene in un determinato settore. Chi si occupa di tutto a 360° inevitabilmente finisce per avere una conoscenza superficiale di tutto. Onniscienti fra i colleghi giornalisti non ne ho mai conosciuti.

Purtroppo interessa poco ai media generalisti riportare informazioni corrette e verificate, quel che conta per molti è fare soprattutto sensazionalismo pubblicando foto e video che attraggano l'attenzione dell'utente.

Più utenti = più clic o più visualizzazioni = più ascolti da potersi vendere a chi deve scegliere dove fare pubblicità. I giornali e le Tv hanno la loro parte di responsabilità ma mi permetto di dire che se anche il lettore/spettatore diventasse un po' più critico sulle fonti che seleziona e utilizza per informarsi si aiuterebbe forse il comparto a evolvere e migliorare.

Se per esperienza si è capito che un sito, un TG o un giornale offrono informazioni di scarsa qualità, la cosa migliore sarebbe non guardarli o non leggerli più. E' vero, è una goccia nel mare, ma come dicono i saggi il mare è fatto di gocce.

Io, tanto più da quando sono diventato (micro)editore con SHIPPING ITALY, leggo spesso i dati di lettura sia della stampa generalista che di quella specializzata e onestamente non provo né orgoglio né invidia. L'unica cosa che mi interessa è che cercano gli utenti del mio giornale. Penso sempre che ogni fonte d'informazione sia un po' come un ristorante: chi ha un'utenza enorme quasi mai è il migliore dal punto di vista qualitativo. Il McDonald's ad esempio serve pasti a milioni di persone, a un prezzo molto basso e la qualità non si può ritenere elevatissima. Chi invece ha un'utenza più limitata o non è apprezzato dal mercato (ristorante vuoto) oppure si limita a ospitare un target di clientela più elevato, a cui garantisce una qualità e un servizio evidentemente migliori (possibilmente a un prezzo più elevato).

Il successo per un ristorante si potrebbe quindi misurare da quanto lunga sia la "lista d'attesa" per prenotare una cena o un pranzo... questa selezione naturale del mercato nel mondo dei media purtroppo non esiste perché giornali, Tv e magazine online non hanno un limite massimo di utenti da ospitare.

Uno dei peccati originali (soprattutto nella stampa specializzata, ma vale in parte anche per i media generalisti) è che gli inserzionisti pubblicitari (per molti editori la parte preponderante dei ricavi) non distingue fra McDonald's, streetfood, trattoria o ristorante di lusso... L'unica cosa a cui guardano sono il numero di lettori e le pagine visualizzate del sito.

Ma se l'inserzionista è un fornitore di apparecchiature per navi, chi gestisce e assegna il suo budget dovrebbe indagare per capire se quella testata viene letta dal direttore tecnico, dall'armatore, dal marittimo, dalla casalinga di Voghera, dallo studente, da chi non lavora e non si occupa neanche di shipping.

Purtroppo molti lettori sono spesso troppo poco critici, si fanno magari attirare da una foto o da un video; così come chi deve assegnare i budget pubblicitari lo fa "a pioggia" (per non scontentare nessuno) oppure sulla base dei dati di lettura/utenti del giornale/sito. La qualità del prodotto editoriale offerto e la profilazione dei lettori vengono ancora troppo spesso ignorati... (non sempre per fortuna).

Forse è utopistico ma se tutti facessimo maggiore attenzione alle fonti da cui ci informiamo premiando i migliori e "snobbando" i meno affidabili ritengo si riuscirebbe nel lungo termine a correggere alcune delle distorsioni esistenti nel mondo dei media.

Se un ristorante mi fa schifo ma continuo ad andarci a mangiare perchè è comodo o perchè costa poco non posso poi lamnetarmi che rimanga aperto e che continui a offrire prodotti di scarsa qualità.

Viviamo nel migliore dei mondi possibili.

Un saluto

Nicola Capuzzo

o*o*o*o*o*oo*o

Dove è finita la cultura dello shipping?

Decio, ho letto con attenzione il tuo messaggio con gli allegati e ti ringrazio.

Cosa dirti ? Non mi sento per niente soddisfatto.... Capuzzo parla di stampa generalista che viene quasi giustificata perchè non necessariamente "competente". Ma è proprio questo il punto: si tratta di una ignoranza non giustificata. Se vogliamo sostenere che l'Italia è un paese marinaro, la stampa,

generalista o non, deve esserne all'altezza , almeno nel linguaggio "comune". Un linguaggio che dovrebbe essere parlato da tutti, proprio per il buon influsso della Stampa...ma se la Stampa scrive e parla ...con i piedi ?...Siamo senza speranza come per tutto il resto...Giusto il titolo del tuo messaggio.

Tobia Costagliola

Annamaria”Lilla” Mariotti

TRA NOI UNA GRANDE SCRITTRICE CHE
PRIMA DI SCRIVERE PROVA E VIVE LE
TRAME DEI SUOI LIBRI

Ospite gradita nella redazione di DL NEWS una grande scrittrice, Annamaria “Lilla” Mariotti, le chiediamo come nascono i suoi libri , le sue conoscenze dirette di baleniere , paesi , naviganti, pirati ... le abbiamo chiesto , dato che é stato pubblicato in una edizione Garzanti , Moby Dick di Herman Melville, lei che lo “conosceva” nel suo ambiente che opinione aveva .

Nei suoi libri ,insieme storico scientifici romanzi , la Mariotti fa partecipare i lettori nella trama come Il naufragio della balemiere Essex e la leggenda di Moby Dick o Storia di Pirati e Piratessa del XVIII secolo o ancora o ancora La vit ae le avventure del famigerato pirata Barbanera o Tristan da Cunha , storia e vicissitudini della comunità umana o il suo capolavoro FARI in versione volume fuori formato e storico romanzo di

questi protagonisti della umanità talvolta ai limiti della sopravvivenza talvolta in piccoli angoli di paradiso e tanta storia attorno. Mariotti significa dire mondo. (DL)

Annamaria Lilla Mariotti ci dice

Decio, prima di tutto ti ringrazio per voler pubblicare le mie impressioni su Melville e vorrei aggiungere ancora qualcosa .

Tra i documenti che ho reperito per scrivere il libro sull'affondamento della baleniera Essex da parte di un capodoglio, avvenuto qualche anno prima della visita di Melville ai sopravvissuti, ho ottenuto dall'Università di Harvard le copie del libro che Owen Chase, il primo ufficiale dell'Essex, scrisse su l'avventura vissuta da lui e dai suoi compagni, sulle cui pagine Melville aveva scritto degli appunti di suo pugno, quindi conosceva benissimo quanto era successo. Io al suo posto avrei creato una diversa figura del capitano Achab, non quella di un uomo tormentato dall'odio e dall'ossessione, fino a rasentare la pazzia, di uccidere il mostro bianco che lo aveva così terribilmente menomato, ma quella di un capitano preso sì da un'ossessione, ma da quella di uccidere il mostro bianco che in tutti i mari aveva provocato l'affondamento di diverse baleniere, perché quello dell'Essex non è l'unico affondamento provocato da un capodoglio, nella storia della baleneria , se ne contano molti altri. Ma non posso mettermi al posto di Melville e di quello che viene considerato, solo dagli anni '20 del 1900, un capolavoro della letteratura americana. Per quanto riguarda gli altri miei libri, compresi quelli sui fari, molti dei quali ho visitato di persona, anche all'estero, sono tutti basati su storie di mare reali, tutti documentati alle volte anche di persona, cito ancora la

baleniera Essex per la quale mi son recata in un vero villaggio di balenieri in America, mantenuto nello stato in cui si trovava nel 1800, per capire come era fatto, per il pirata Barbanera, un pirata misterioso dalla carriera breve ma intensa, ho visitato i luoghi in cui ha vissuto nel North Carolina e sull'isola di Ocracoke, e lo stesso ho fatto per il libro dei pirati e piratesse del XVIII Secolo e così via, non posso citarli tutti, ma per me il mare è vita e ho voluto solo raccontare avventure di personaggi che sul mare avevano vissuto, nel bene e nel male.

Devo confessare che la prima volta che ho letto Moby Dick, molti anni fa, l'ho trovato estremamente noioso, peggio quando ho cercato di leggerlo in lingua originale, ma col passare del tempo, leggendo altre cose e soprattutto con la scoperta della connessione di Herman Melville con il naufragio della baleniera Essex, su cui ho scritto un libro, credo di aver compreso Melville, forse troppo moderno per i suoi tempi, nella sua ricerca personale degli eventi che hanno portato al naufragio di quella sfortunata baleniera per colpa di un capodoglio, anche se nel suo romanzo questo rimane l'unico contatto con quell'avvenimento, ma lui, allora, ha fatto quello che avrei fatto io e che ho fatto in diverse occasioni per documentarmi. Prima di scrivere il suo libro ha voluto incontrare i soli vecchi superstiti dell'avventura e sentire dalla loro viva voce quanto era successo e come quegli uomini avevano vissuto la terribile avventura del naufragio, del cannibalismo, ecc. che poi lui traduce in una tormentosa ricerca interiore del Capitano Achab che chi non conosce l'avventura dell'Essex non può comprendere

Grazie ancora per il tuo invito.

Lilla

LIBERTY GRANDE AMORE E VITA VISSUTA

La ripassata di Claudio Franconi serve a ricordare queste straordinarie unità della seconda guerra e attive per anni

La nascita di questo nuovo tipo di nave da trasporto fu dettata dalle esigenze scaturite dalle vicende della seconda guerra mondiale: l'enorme necessità di rifornimento e di trasporto di materiali tra gli Stati Uniti e l'Europa imponeva una soluzione rapida, razionale e standardizzata, che potesse contrapporsi efficacemente alle già esorbitanti perdite di naviglio mercantile subito dagli alleati ad opera, soprattutto, dei sommergibili dei paesi dell'Asse.

Si svilupparono così vari progetti che si possono riassumere in un progetto Inglese, sviluppato e costruito in Canada (Liberty Canadese) ed il Liberty Americano, sviluppato dal modello Inglese e costruito negli Usa.

Lo scafo e le dimensioni erano uguali: 7.150 tonnellate di stazza lorda e 10.500 di dislocamento.

Le differenze erano nelle disposizioni delle stive e delle sovrastrutture: mentre nel Liberty Americano queste ultime erano tutte concentrate nel cassero centrale, con tre stive avanti e due addietro, nel Liberty Canadese erano così divise: due stive a prua, cassero centrale con ponte di Comando ed alloggi personale di Coperta, seguiva la stiva centrale, o N.3, quindi la tuga sovrastante il locale macchine con alloggi personale di macchina e la cucina, a seguire le due stive addietro.

Differenza nella costruzione degli scafi era che mentre quelli Canadesi erano ancora chiodati, quelli Americani, per maggiore facilità e velocità di costruzione, erano saldati.

Vennero creati ex novo numerosi cantieri navali ed adottata la tecnica della prefabbricazione ed assemblaggio sfruttando la pratica della catena di montaggio, ma soprattutto, come detto, la sostituzione della " saldatura" a quella della "chiodatura". Ciò consentì agli USA di varare il primo Liberty (Tipo Americano) il 27 Settembre 1941 battezzato "Patrick Henry" dal nome dello statista della Virginia che nel 1775 pronunciò la frase "give me liberty or give me death" (datemi la libertà o datemi la morte). Per conquistare i favori dell'opinione pubblica e dei politici, quella data fu anche proclamata " Liberty Day" - la Giornata dei Liberty così come il nome del tipo di navi.

Per questa nave occorsero 350 giorni di lavoro. Poi la tecnica si affinò e, dopo il 7 Dicembre 1941 (attacco giapponese a Pearl Harbor) assunse il carattere di una vera e propria gara col tempo. Il record fu battuto con la costruzione del " Robert E. Peary": solo 4 giorni 15 ore e trenta minuti.

In questi suddetti cantieri le navi venivano costruite su più scali, anche quattro e così avvenne che ne fossero consegnati anche due o tre al giorno! La potenza industriale Americana è stata veramente incredibile.

Erano navi costruite in serie con previsione di essere affondate dai sommergibili tedeschi, ne hanno costruite quindi un gran numero: più ne avessero costruite e più sarebbero riuscite ad arrivare a destinazione con i loro carichi che per l'Europa erano di vitale importanza per la guerra contro l'Asse.

E così è stato: pensate che ne sono state costruite ben 3.063 unità! (2.710 Americani e 353 Canadesi), delle quali 301

furono affondate: l'anno peggiore fu il 1943 con ben 109 unità affondate.

(Una curiosità sui nomi dati alle navi: i Liberty " canadesi" si distinguono per i tre prefissi che precedono i nomi; così abbiamo i Fort,gli Ocean ed i Park.... : mentre quelli Americani hanno tutti nomi di personaggi storici legati all'indipendenza degli Stati Uniti o comunque di Marinai della Marina Mercantile periti in guerra.)

Le restanti 2.762, a guerra conclusa, in parte furono messe in disarmo "in naftalina" pronte all'eventuale uso (ricordo di averle viste impacchettate a blocchi di 50 nei canali laterali ai porti principali), le rimanenti furono cedute nel 1946 a varie nazioni , tra cui l'Italia.

Infatti nel 1946, il Congresso degli Stati Uniti, con la promulgazione dello " Ship Sales Act" diede il via ad un'altra gigantesca operazione: la vendita ad altre nazioni di questo suo surplus di navi privilegiando le ex nazioni alleate.

In Italia i vari Armatori, comprese le Società appartenenti a quella che poi diventerà la Finmare, avanzarono le loro richieste ed anzi, in questa occasione, piccoli armatori si coalizzarono confluendo in un'unica società per ottenerne l'assegnazione che il governo Italiano provvide a suddividere in proporzione al naviglio perduto e la disponibilità dei Liberty. E così, alla fine del 1946, anche l'Italia ottenne la cessione di 50 navi e, caso veramente insolito nelle cronache marinare italiane, avvenne che su una sola nave, il "SESTRIERE" si trovassero contemporaneamente presenti a bordo 50 Comandanti e 50 Direttori di Macchina che si recavano negli Usa a prendere in consegna i 50 Liberties. Uno di questi era il Liberty Canadese Punta Amica. Un particolare: i Liberties Americani erano deboli in chiglia nel punto della saldatura: alcuni infatti si erano spezzati in

due durante mare avverso: dopo la guerra furono pertanto immessi in bacino e rinforzati in chiglia.

Oggi esistono ancora due Liberty Ships Americane musealizzate e perfettamente funzionanti (infatti ogni tanto escono in mare in occasione di ricorrenze): il John W. Brown a Baltimora ed il Jeremiah O' Brien (qua sotto riprodotto) a San Francisco (cliccando su Google Liberty Ship seguito dal nome di uno dei due Liberties appena citati, troverete tutto ciò che li riguarda).

Claudio Franconi

Smartworking, vedo solo aspetti negativi

(da una impiegata in una grande società)

Finito ora di leggere la DL NEWS.

Mi sono persa qualche passaggio sul tema delle assicurazioni

Domani lo rileggo . L' homeworking no!

È un po' come la legge in Italia . Fatta la legge trovato

l'inganno

I casi sono due o ti riduci a diventare "topo da casa"

intrappolato in quello che una volta era il tuo rifugio,

oppure , se sei una schiena dritta ,a casa non fai proprio nulla

Sarebbe, e uso il condizionale ,un' idea innovativa e attraente

lavorare da casa ma nella realtà io vedo solo aspetti negativi

Soprattutto in Italia non siamo pronti a questa innovazione

Giulia Benforte

Navi passeggeri alla demolizione e

Coronavirus

Decio, tuo allegato, ricevuto e ben compreso. 2 Notazioni,

1) - Perché mandare una nave passeggeri alla demolizione quando servono navi da adibire ad isolamento??

2) - Spero di sbagliarmi, ma penso che abbiamo perso la lotta contro il Coronavirus Considera che (il valore medio dei nuovi casi positivi negli ultimi 10 giorni), è salito da 227 del 28

Luglio (12581 casi) a 471 in data odierna (14406 casi). Ovvero (+244 di media) che corrisponde al +107 % di incremento. Nel dettaglio 14406 Casi (differenza 14406-12581=1825 casi in soli 19 giorni).

Flavio Scopinich

TECNOLOGIA

LA PIU' GRANDE NAVE PASSEGGERI COSTRUITA DA FINCANTIERI IN ITALIA, SEASHORE, DELLA MSC

Ginevra e Monfalcone , 20 agosto 2020 – Prsso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone si è tenuto il float out di MSC Seashore.

MSC Seashore con i suoi 339 metri sarà la nave più lunga della Compagnia e la più grande mai costruita in Italia. Oggi la nave è stata spostata in un altro bacino del cantiere di Monfalcone dove proseguirà i lavori di realizzazione degli interni fino alla sua consegna prevista a luglio 2021.

La nave ha una stazza lorda di 169.500 tonnellate, una capacità massima di 5.877 passeggeri e sarà equipaggiata con le più recenti tecnologie per ridurre l'impatto ambientale. MSC Seashore sarà dotata di un sistema all'avanguardia di riduzione catalitica selettiva (SCR) che consente di ridurre gli ossidi di azoto del 90% e di un sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di nuova generazione (AWTS) per trattare le acque di scarico con una qualità molto elevata e il prodotto finale è un'acqua di alta qualità che è di livello migliore rispetto alla maggior parte degli standard previsti per i rifiuti urbani nel mondo.

Queste caratteristiche si aggiungeranno ad altre efficaci tecnologie ambientali implementate su MSC Seashore, e su tutta la flotta della Compagnia, per ridurre al minimo l'impatto ambientale e assicurare emissioni ancora più pulite. Tra queste ci sono sistemi ibridi all'avanguardia per la depurazione dei gas di scarico (EGCS) che rimuovono il 98% di ossido di zolfo dalle emissioni; sistemi avanzati di gestione dei rifiuti; sistemi di trattamento delle acque di sentina approvati dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti; sistemi di ultima generazione per la prevenzione degli sversamenti di petrolio dalla sala macchine e altri significativi miglioramenti dell'efficienza energetica - dai sistemi di recupero del calore all'illuminazione a LED. Inoltre, MSC Crociere ha attualmente in ordine tre navi a GNL, una delle quali è attualmente in costruzione.

MSC Seashore sarà inoltre dotata di un sistema di alimentazione dell'energia da terra che, durante l'ormeggio, può collegare la nave alla rete elettrica locale riducendo ulteriormente le emissioni in aria. Questa caratteristica è disponibile per l'intera flotta di MSC Crociere e, dal 2017, è

**uno standard per tutte le navi di nuova costruzione della
Compagnia.**

fine