

DL Notizie 1 ottobre 2021

Cultura e attualità di terra e di mare

AI LETTORI: Il nostro sito *www.deciolucano.it* non è temporaneamente aggiornato nelle varie voci tematiche, chiediamo di pazientare e di visitarlo ugualmente, c'è molto da leggere.

ENERGIA, DEMOGRAFIA, IL SOLE

Segnalo due riviste online con argomenti di attualità : *www.solovelanet* per ampliare il panorama sul Salone Nautico di Genova e le aspettative dei visitatori.

L'altro magazine è *www.ricognizioni.it* se volete farvi un'idea più "sana" sulle "parlare parole" del cambiamento climatico il cui convegno internazionale si svolge a Roma in questi giorni.

Non dimentichiamo mai , Malthus permettendo e altri sapienti, che se all'inizio '900 eravamo 1 miliardo e circa 600 milioni di persone sul nostro pianeta, nel 2025 sono previsti 8/9 miliardi e nel 2050 presumibilmente col trend attuale sfioreremo gli 11 miliardi. In prevalenza una crescita afroasiatica dove fra Cina e India, oltre al continente africano, viene prodotto oltre un terzo della CO2 .

Questo che cosa significa ? Che la popolazione aumenta ma continua a produrre energia , (e abbisogna di energia), discutiamone senza paraventi ideologici, Soros permettendo, pregiudizi o fanatismo. Che ne pensate se restasse solo il nucleare, la nostra fonte di energia sicura e che dura molti più anni del combustibile e delle energie rinnovabili? D'altronde

siamo circondati da paesi con centrali nucleari che ci procurano elettricità che noi paghiamo cara. Un pensierino ci vuole. Come scrive il dotto prof. Sannino non dimentichiamo il ruolo della radiazione solare nei fenomeni atmosferici. (DL)

LA NOSTRA FINESTRA SOCIALE

Transizione verso il benessere

di Nazareno Cerni

L'analisi di un protagonista che non disdegna di denunciare da dentro il sistema le manchevolezze e i ritardi per rinnovare il mondo e il modo di operare nel lavoro di uomini e aziende.

Lo conosco da molti anni ormai e non mi stupisce che sia entrato in polemica anche dura con il mondo che le sue aziende (come altre realtà industriali) rappresentano e affrontano tutti i giorni nel campo assicurativo, sociale e tecnico.

Questo signore, perché di un signore o gentiluomo , termine che non usa più, si tratta, si chiama Nazareno Cerni ed è vice direttore generale di Cattolica Assicurazione e amministratore delegato. di Tua del gruppo Cattolica.

La nostra collaborazione risale a dei punti fermi e un'amicizia indefettibile, alla stima e alla cultura, alla *bellezza* delle cose fatte bene e con spirito di altruismo, bellezza come sentimento, perché il panorama di questo cammino è composto da libri, letture, mare, e fino a qualche anno fa, di un pergolato al limite della banchina del porticciolo di Nervi col mare a pelo di acqua , un anfiteatro al posto della piscina, dove a due passi esiste e resiste sempre la vecchia redazione editoriale di TTM, web, idee, tanta gente e tanti libri , riviste, documenti, fotografie, manifesti .

Sotto le foglie del pergolato era naturale scambiare idee, progetti, opinioni , sui libri da “omaggiare” ai broker delle aziende per le feste di fine anno. Recentemente Cerni ha pubblicato una ristampa in formato originale di due volumi in carta speciale, grafica orogibale , il Trattato delle Assicurazioni Marittime di Ascanio Baldasseroni , 1751-1824, avvocato e giurista.

Apriamo il suo lungo coraggioso articolo con un brano del Trattato, molto significativo. E poi pubblichiamo due commenti , di Tobia Costagliola , altro grande manager dello shipping in passato e di Adalberto Bertoli, una vita tra logistica e assicurazioni.

Cerni completa la sua inchiesta denuncia dall'immobile bruciato a Milano. L'assicurazione permette di confrontarsi con economia, finanza, tecnica, , matematica, diritto, psicologia, strategia e sociologia senza esere dei Leonardo. L'autore trae lo spunto per fare un contrappunto dialettico e

etico oltre che di portare la sua esperienza anche in questo campo sulla sicurezza umana come antidoto alla vita. (DL)

-

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

II. Non vi è alcuna invenzione degli Uomini più adattata a ben servire a questo intento, quanto quella delle Assicurazioni Marittime, che è una delle ragioni per cui il Commercio marittimo è reputato più favorevole al comun vantaggio del terrestre (I). Ella moltiplica i Capitali addetti al Commercio, e dividendo fra più Persone sì l'utile, come la perdita, tiene in equilibrio lo Stato, e li somministra le forze per la continuazione di un traffico, che ristretto a pochi Individui, o felice, o infausto che fosse l'evento, andrebbe ben presto a terminare (II).

Giacchè l'opulenza, egualmente che l'indigenza fanno ritirare gl' Individui dal commerciare: volendo i primi godere i frutti di quella fortuna, che è loro riuscito di fare, ed esimersi dai frequenti timori, che i pericoli, indivisibili compagni delle più ricche speculazioni, gli hanno bene sovente obbligati a soffrire: ed i secondi non potendo sostenere le

inevitabili conseguenze del Commercio medesimo, allorchè la ruota della Fortuna è contraria. In qualunque forma però si diminuisca il numero dei Concorrenti, il bene pubblico ne soffre, e le molle secondarie che non agiscono se non che in relazione delle prime , dalle quali riconoscono il moto e la forza, vengono ad indebolirsi, e per una necessaria concatenazione di cose tutto l'Universale ne soffre.

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

Carissimo Decio è da tempo che non mi manifesto con materiale per riflessioni “da carretta”, perché lei sa che solo i viaggi internazionali preferibilmente di varie ore su mezzi di trasporto isolati, mi permettono di stare in tranquillità e mettere in chiaro alcune riflessioni. Solo il cielo ed il mare aiutano a pensare, la terra è troppo caotica...ed il covid ci ha obbligati tutti a rimanere incollati a terra e agli schermi dei nostri computer a “parlare parole” che pochi ascoltano nell'illusione di essere più comodi e più efficienti nel chiuso delle nostre case/ufficio/prigione.

Come sa io vivo con intensità e passione la mia professione perché l'assicurazione permette di confrontarsi con economia, finanza, tecnica, matematica, diritto, psicologia, sociologia e strategia senza necessariamente essere dei Leonardo da Vinci, con il vantaggio di frequentare, in un ambito tutto sommato confortevole, persone di grande valore umano ed intellettuale, persone con una forte personalità nelle professioni di cui sopra, che siano clienti, colleghi o fornitori. E questo mondo in questi anni è mancato molto a tutti, e nel lungo periodo questa difficoltà di far circolare idee, concetti fondamentali per la formazione sarà uno dei tributi più pesanti che pagheremo per il covid. Noi siamo esseri sociali, se lasciati soli non solo regrediamo di anni nell'evoluzione, ma ci indeboliamo e ci mettiamo molto più facilmente l'uno contro l'altro, incapaci di ascoltare, accettare e integrare una qualsiasi discussione.

La storia e l'etologia ci insegnano che la mutualizzazione di eventi negativi, che colpiscono direttamente gli individui, le loro cose o le loro finanze è un'esigenza quasi genetica per il genere umano e finanche per il regno animale ; l'aggregazione in gruppi, branchi o comunità, è stata la prima manifestazione di quello che nei secoli si è poi evoluto in meccanismi più complessi dal punto di vista economico e finanziario.

Mi scusi della digressione, perché un marinaio sa benissimo che il mutuo soccorso, divenuto con i meccanismi assicurativi una sofisticata distribuzione del rischio nello spazio, nel tempo e tra le moltitudini, è indispensabile per il benessere dell'uomo, delle comunità in cui vive e dell'economia in generale. Le ricordo qui un passaggio redatto con grazia e

chiarezza da un gigante della mia professione, che lei spero abbia apprezzato:

Tutto ciò per arrivare alla riflessione che vorrei condividere (ormai “pochi e strani” sono in grado di discutere anche in formati non compatibili con twitter) per cercare di far sì che civiltà, economia e giustizia sociale possano infine convivere ed auto alimentarsi. Purtroppo noi assicuratori, incapaci di espellere dalla nostra professione i troppi personaggi disonesti e delinquenti che hanno funestato la nostra storia e forse anche la nostra cronaca, siamo ormai così poco credibili che ciò che facciamo è spesso accolto da diffidenza e dall’infamante accusa: “tu lo fai perché ci guadagni!”. Come se al chirurgo, al poliziotto o al sacerdote si richiedesse il totale disinteresse per le ricadute “materiali” delle loro attività. Se mi consente di sfiorare la blasfemia, non è l’assicuratore che “campa” con le sciagure che capitano alle cose o alle persone (la ha mai visto un assicuratore che spera che il suo cliente muoia o si ammali o che la sua casa venga svaligiata?), ma semmai, ad applicar loro lo stesso metro applicato agli assicuratori, alcuni potrebbero sostenere che sono le tre categorie sopraccitate a trovare la loro legittimità in tali situazioni. Ma lei mi conosce bene per sapere che non applico certo alle persone che stimo le figure retoriche che persone che non stimo applicano a me.

La penisola italiana è gran parte costruita su una catena montuosa vecchia di milioni di anni creata dalla spinta della faglia africana su quella euroasiatica, spinta che ha

creato le solide Alpi ma sgretolato i fragili Appennini. Naturalmente un paese fragile dal punto di vista geologico, sismico e mal costruito, non pensa minimamente a creare le condizioni per garantire ai suoi abitanti sicurezza fisica ed economica in caso di catastrofe naturale. Non mi riferisco solo a norme tecniche da includere nelle leggi (rispettando), alle polizze assicurative o a meccanismi di supporto alla protezione civile (la nostra idea di una nave veloce ambulatorio da inviare in prossimità delle catastrofi non ha nemmeno avuto un commento negativo, il che è peggio di nessun commento positivo). Come lei sa, non ho mai dato ai governanti le colpe di noi italiani. Governanti degni di un popolo indegno, sudditi di governanti stranieri, questa è la nostra prigione da cui dobbiamo assolutamente evadere. Siamo un popolo talmente impregnato di fatalismo che quasi pensiamo che le sciagure siano “atti di Dio” (tra l’altro così li definiamo pure noi assicuratori...) dai quali non ci si può, né si deve proteggersi.

L’argomento da cui vorrei trarre spunto per questa discussione è il recente incendio che ha divorato un alto edificio milanese, senza che nessuno miracolosamente si facesse male. Naturalmente il costume italico porta a *sollecitare* opinioni di chi non ha titolo né esperienza per intervenire in situazioni drammatiche che sfortunatamente nel nostro paese capitano spessissimo. Da cui il florilegio di opinioni di idraulici, virologi, economisti e uomini di legge su un tema che avrebbe dovuto essere affrontato da esperti di tecniche di costruzioni e di incendi. Ingegneri, periti e vigili del fuoco sono tristi compagni di sventura nella strada che porta alle eterne dimore di Efesto e Cassandra...

E così (quote) - *Gli inquilini di via Antonini denunciano che “i fondi straordinari del Comune di Milano sono insufficienti, molti di noi prenderanno solo pochi soldi, alcuni di noi nulla [...] “ Bisogna specificare quindi che se hai un’assicurazione che ti anticipa alcuni soldi per la tragedia che ti è successa non prendi un euro di questi contributi [comunali] – (unquote),* affermazioni comprensibili da chi ha perso tutto e corso rischi terribili, ma assolutamente non accettabili da parte di giornalisti e avvocati che potrebbero, non oppressi nei loro beni e nella loro sfera emotiva da un tale evento, dovrebbero anzi ricordare alcuni concetti molto semplici, ed in primis chiamare in causa Efesto (Dio del fuoco e dell’ingegneria) e Cassandra (sfortunata sacerdotessa), per spiegare che il non rispetto delle arti del primo portano inevitabilmente alle profezie della seconda, e dovrebbero poi invocare San Francesco da Paola e San Rocco, poiché dagli incendi ci si deve proteggere, ed infine assicurare.

Addirittura un avvocato, anche lui autoproclamatosi Efesto, Francesco da Paola e Catone, ha messo un’altra tegola sulla testa dello stato (naturalmente sempre governato dal monarca straniero di cui sopra), dichiarando alla povera gente in strada ancora intossicata dal fumo che lo stato li deve indennizzare perché non ha provveduto a dichiarare l’obbligatorietà dell’assicurazione sugli immobili!

E qui arriviamo al vero cuore del problema, quello etico, che non ci può esimere di porre alcune domande non tanto alle vittime di queste tragedie, ma a chi alimenta la loro comprensibile disperazione ed incomprensibile astio nei confronti della comunità, dello stato, del comune, di tutti noi:

perché mai beni distrutti da eventi naturali o umani devono essere ricostruiti con il denaro pubblico?

Perché lo stato deve intervenire “da buon padre” per risolvere situazioni di questo tipo e contemporaneamente essere considerato “cattivo patrigno” per chiedere le tasse per trasformare il denaro pubblico in beni privati?

Perché l'operaio, la segretaria o il dipendente pubblico devono contribuire di tasca loro (tasse alte, stipendi bassi) per pagare (anche) ville e palazzi di chi magari mai queste tasse ha pagato?

Caro Decio, **i mali dell'umanità nascono spesso dall'ignoranza.** L'oppressione, fiscale, politica, religiosa ed economica deve essere abbattuta con la conoscenza e la consapevolezza, per cui formulo altre domane, a chi le vorrà sentire:

* Sapete che il costo medio di un'assicurazione sulla casa per coprire i danni da incendio è di circa 20/30 euro al mese?

* Sapete che il costo medio di un'assicurazione sulla casa per coprire i danni da terremoto/alluvione è di circa 3/4 euro al mese?

* Sapete che il contributi stanziati dallo stato (noi) per i danni dei terremoti in Italia dal 1968 (Belice) al 2012 (Emilia) è stato stimato dal consiglio nazionale degli ingegneri nel 2014 in più di 121 miliardi di euro?

* Sapete che solo i terremotati del Friuli non ricevono più aiuti dallo stato mentre altri li riceveranno fino al 2030 e più? (o forse non li riceveranno, ma le tasse per finanziare queste spese dicono questo)

* Sapete che chi ha voluto assicurarsi autonomamente contro l'incendio, terremoti, tempeste, alluvioni e tutte quante le sciagure ha pagato nel 2020 meno di 3 miliardi di Euro (ANIA – ramo 8 incendio e eventi naturali), contribuendo naturalmente con le loro tasse a finanziare i 4 miliardi di euro all'anno spesi direttamente dallo stato per gli indennizzi?

Il tema della obbligatorietà dell'assicurazione è l'ultimo tema che vorrei sottoporle: credo che sia inutile soffermarsi sul valore di tale misura nel campo della Responsabilità Civile: qui non si proteggono gli interessi degli assicurati, ma quelli di coloro che vengono da loro danneggiati. Oltre che essere una scelta di civiltà per proteggere i terzi, è una scelta molto efficiente dal punto di vista economico, in quanto permette a tutti noi di circolare e vivere senza il terrore di fare un danno a qualcuno o a qualcosa tale da dover ipotecare il proprio futuro e quello dei nostri eredi nel caso in cui il danno fosse preponderante rispetto alle nostre capacità economiche e non si voglia lasciare la vittima senza assistenza alcuna dichiarandosi insolventi (realmente o strumentalmente).

Diverso è il caso dell'obbligatorietà dell'assicurazione per proteggere i propri beni, misura inutile ed illiberale, equivalente al contributo pubblico di cui sopra. Se io avessi un tugurio in una vallata sperduta, e io non ci andassi mai, non vedrei motivi per proteggerlo, per assicurarlo, e neppure vedrei motivi per reclamare un indennizzo pubblico nel caso in cui questo tugurio andasse distrutto. E questo io ragionamento vale tanto per un tugurio nella vallata, quanto per l'immobile bruciato a Milano.

E non confondiamo solidarietà per i bisognosi, con il trasferimento di risorse pubbliche in tasche private. La prima è una funzione “naturale” dello stato, la seconda ci ripiomba nella rapina dei governati stranieri.

Come le dicevo occorre semplicemente fare in modo che civiltà, economia e giustizia sociale tornino a convivere.

All'albero non si ordina di crescere: si mette il concime e si dà acqua e luce...

Se mi dà qualche dritta su forma e sostanza, rivedo il tutto e poi se ritiene utile lo metta pure sulla carretta, magari in stiva, non si sa mai che voli via al primo vento contrario...

Carissimi saluti

Nazareno Cerni

Vice Direttore Generale

Responsabile Danni Non Auto e Riassicurazione

Società Cattolica di Assicurazione S.p.A.

nazareno.cerni@cattolicaassicurazioni.it

www.cattolica.it www.tuaassicurazioni.it

I PRIMI COMMENTI

Quello che scrive il dottor Nazareno Cerni è veramente qualcosa di fondamentale e siccome chiede con senso di umiltà di riveder il suo j'accuse, nella forma e nella sostanza, e iò vuol dire che si fida di noi, e non dei tanti giornalai del settore. Avrebbe potuto farsi fare un'intervista del tipo domande e risposte concordate dagli organi di stampa, come

fanno parecchi managers, ma non lo fa, perché capisce che quel modo di comunicare è profondamente superato, perché la stampa deve sempre poter metterci la propria opinione critica, “la cucina”, e non essere un semplice magafono o cassa di risonanza, ma questo è un altro discorso.

Il dottor Cerni cita il Baldasseroni, un genio nel suo campo, perché già nel 1786 aveva ben chiari i ruoli e gli attori delle assicurazioni marittime. Ma soprattutto che senza una condivisione di questi rischi, e di più grandi rischi, il commercio e anche l’economia non avrebbero potuto proseguire e svilupparsi. La citazione è nella prefazione del Vol. 1. A tal proposito, Pierangelo Campodonico, direttore scientifico dei musei del mare di Genova, durante il lancio della mostra “Un mare di rischi” nel gennaio del 2020, che purtroppo ha avuto poco successo perché travolta dalla pandemia del Covid-19 e dove faceva bella mostra il Trattato dell’avvocato toscano, disse “l’assicurazione è la forma utilizzata da una società civile per gestire i rischi”. Su queste basi, è ovvio che senza questi contratti, tante attività che oggi consideriamo parte integrante della nostra vita non potrebbero più esistere.

Vengo ai punti salienti, che per altro avevo anticipato. È disarmante sapere che in Italia, come sottolinea Cerni un paese a grande rischio idrogeologico e sismico, meno di 3 miliardi di euro sono i premi di coloro che hanno voluto stipulare una polizza ad hoc contro questi eventi, e che tutto il resto ricade sulle tasche della collettività. Ma se questo è lo scenario, vuol dire che anche da parte delle assicurazioni (Compagnie), qualcosa è mancato nella percezione del rischio e nello sviluppare questi rami in passato.

Da sempre in questo paese c'è stata una scarsa cultura nella prevenzione del rischio, perché appunto questi eventi venivano chiamati “atti di Dio”, ma allora non si avevano gli strumenti e le conoscenze di ora. Viviamo in una terra, la Liguria, da decenni martoriata da cicliche alluvioni, eppure come ha tragicamente insegnato la vicenda dell'ottobre 2018, erano tante le imbarcazioni al porticciolo di Rapallo che non avevano stipulato una polizza Corpi, e tralascio il discorso legato alla capacità di fornire un sistema di previsioni meteo che possa mettere al riparo o limitare questi danni specifici. È evidente che manca una cultura assicurativa. Ho scoperto che parecchie persone che usano la bicicletta o il monopattino, tanto di moda ora, circolano senza avere neppure una copertura c.d. “del capo famiglia”, che tra l'altro sarebbe anche superata e non proprio la più adatta per questi mezzi di trasporto, ma almeno rappresenterebbe “un qualcosa”. Una vera follia, che ci fa ripiombare agli anni '50, quando in qualche film in bianco e nero, si sentiva “....ma lei è assicurato?”

Ma se ciò accade è anche, come già scritto, un po' colpa del settore. Un bisogno lo si deve creare, far sentire, far emergere nella coscienza di tutti noi. Evidentemente, come tanti altri proprietari di casa, anche quelli del grattacielo di Milano, non

avevano la percezione che in pochi minuti tutto poteva sparire e che sarebbe stato meglio informarsi se ci fosse stata la possibilità di assicurarsi da un incendio, perché in tal caso la propria vita, sogni, ricordi, e quant'altro sarebbero andati in “fumo” in pochi minuti. Si pensa sempre “mors tua vita mea”, ma non può più essere così, come non può più essere che la

collettività tramite le tasse ci metta sempre una “pezza”. Deve essere una vera rivoluzione culturale, sempre molto difficile nel nostro paese. Sono d’accordo con lui, ma sono gli assicuratori che devono fare di più. Dobbiamo uscire dallo schema “ah ma tanto l’assicurazione non paga, o chissà quando mi paga”. Io stesso , che sono una vita nel settore , alle volte faccio fatica a leggere un contratto assicurativo di questo genere. Abbiamo molti strumenti per comunicare, evidentemente fino ad ora ci siamo limitati solo a informare. Ci vuole un altro passo, in tutti i sensi con il coinvolgimento di tutti gli intermediari (agenzie, brokers), e anche tramite le nuove tecnologie. Ormai, è realtà di oggi che si possano stipulare polizze assicurative dalla app dei nostri smartphone. Lascio la mia ultima considerazione. Il settore è in profondo cambiamento, dopo anni di immobilismo, dove lo schema di gestione era praticamente quello da decenni. Come è successo per il settore bancario e per via delle nuove norme dell’Ue sulla sostenibilità dei bilanci (in realtà sarebbe solvibilità), ma mi piace usare provocatoriamente questa parola di cui si abusa in questo momento. Tante compagnie sono sparite, o si sono fuse con altre, nel motto “l’unione fa la forza”. Tutto bene, perché questo è una maggior garanzia per i clienti, tuttavia ha di fatto limitato la possibilità di divisione del

rischio. Manca la “capacità” che in termini tecnici vuol dire i capitali e questo alla lunga mina la stessa possibilità di pagare

questi grandi sinistri, ovvero eventi naturali, terremoti, alluvioni etc.)

Adalberto Bertoli

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

La riscoperta di un amico che ci dispensa una “lectio magistralis” sulle Assicurazioni :
il dott. Nazareno Cerni.
di Tobia Costagliola

E' un'occasione veramente rara quando un manager assicurativo di cotanta levatura esprime il suo sincero e appassionato pensiero su una materia di cui siamo abituati a sentire concetti a senso unico. Concetti tutti volti soltanto alle implicazioni di natura commerciale e pubblicitaria al punto da indurre scriteriati e illusi “assicurandi “a errate idee di speculazione e di profitto. Cerni, partendo da molto lontano ci disciude alcuni aspetti della sua vita lavorativa e delle esperienze che gli hanno consentito, nello svolgimento delle sue funzioni, di confrontarsi con problematiche quali “economia, finanza, tecnica, matematica, diritto, psicologia, sociologia e strategia senza necessariamente essere dei Leonardo da Vinci, con il vantaggio di frequentare, in un ambito tutto sommato confortevole, persone di grande valore umano ed intellettuale, persone con una forte personalità nelle professioni di cui sopra, che siano clienti, colleghi o fornitori”.

Comprendo e condivido queste riflessioni , nel mio ambito di “capitano e shipping manager pensionato” che ritengo abbia fatto, con le dovute eccezioni, le stesse esperienze riscuotendo,

a torto o a ragione l'appellativo di “tuttologo” che, senz'altro, può coprire, anche il dott. Cerni ma ad un livello certamente superiore.

Il suo discorso è insolito e profondo, quasi inaspettato, da parte di “un addetto ai lavori”. Insolitamente, non affronta il concetto di assicurazione da un mero punto di vista commerciale e burocratico, ma ne scopre l'aspetto filosofico e antropologico attraverso la sua evoluzione storica. I concetti espressi potrebbero essere considerati “poetici” o, addirittura “patetici” da parte di qualche anziano o trapassato “snob assicuratore”, vecchio stile , vecchia maniera, sia esso Britannico o Genovese...: ne ho conosciuti tanti e badavano solo al “sodo”; niente poesia, niente delicatezza ma con tanta capacità di recitare per vendere al meglio il proprio “prodotto”, giostrando magistralmente tra assicurati o aspiranti tali (con le idee non sempre chiare); e riassicuratori scaltri ed attenti a non accollarsi oneri insostenibili e sempre ben cauti nel “pagare”. Nella mia mente ho ben chiara l'immagine di armatori, brokers, assicuratori e riassicuratori. Il campo marittimo è così vasto e diversificato che può benissimo essere speculare o un riferimento per tutti gli altri settori. Nel mio piccolo mondo credo che le profonde e appassionate riflessioni di Cerni possano essere già un buon inizio, un rivoluzionario inizio per poter bene inquadrare il concetto ed il significato stesso del termine “assicurazione”, cominciando dalle sue implicazioni etiche, culturali, economiche, tecniche e così via. E Cerni menziona anche l'ignoranza: porta alla malafede, alla speculazione, alla falsa interpretazione della funzione assicurativa contraria ai principi di civiltà, giustizia sociale e di tutele “multilaterali” e non a senso unico. Ho scritto “buon inizio” ma già ce n'è a

sufficienza per una adeguata “rieducazione” dei singoli soggetti che costituiscono la platea degli “assicurandi” o assicurati ma anche di quegli assicuratori che, troppo spesso, con le loro corporazioni o meglio, con le loro aggregazioni economiche sono portati a dimenticare certi principi all’ombra di una crescente e pericolosa oligarchia. La lezione di Cerni è un chiaro invito ad una totale rieducazione assicurativa su ambo i fronti degli assicuratori-riassicuratori e assicurati-assicurandi, salvo interpretazioni distorsive. La metafora di Efesto (Dio del fuoco e dell’ingegneria) e di Cassandra (sfortunata sacerdotessa a cui nessuno credeva) è molto significativa insieme alla citazione di S.Francesco da Paola e San Rocco. In un tempo in cui siamo tutti esperti di finanza, economia, informatica e politica, una maggiore cultura assicurativa insieme ad un pizzico di etica da ambo le parti, potrebbe incrementare sensibilmente il numero degli assicurati e, soprattutto sollevare lo Stato e la Comunità da quella storica, sempre tardiva e mai sufficiente profusione di denaro pubblico in occasione di eventi naturali o umani.

Auguro una buona lettura a tutti sottolineando che l’assicurazione, in ogni campo, non è una opportunità di speculazione o di guadagno ma una azione” dovuta” a tutela del singolo e, soprattutto della comunità.. Sembra un nuovo annuncio, un inedito messaggio ma non lo è. Questi concetti erano già noti fin dai primordi delle attività umane. Mi riferisco al fatto che i nostri predecessori nel cammino della civiltà, già “masticavano” principi mutualistici ed assicurativi fin dai tempi dei babilonesi...

Ravenna, 29.09.2021

Tobia Costagliola

LETTURE. LIBRI, EVENTI

“NAVI MUTE” TRA I VINCITORI DEL PREMIO LETTERARIO “CARLO MARINCOVICH”.

Il libro, Navi Mute, pubblicato nella collana “storie di mare”, e’ dedicato al comandante della Guardia Costiera Natale De Grazia e al suo impegno in difesa del mare.

Si è svolta il 29 settembre, a Roma, la cerimonia del premio giornalistico-letterario “Carlo Marincovich”. Giunto alla sua 12^a edizione, il premio nasce per ricordare la passione e la competenza con cui, per quasi cinquanta anni, il noto giornalista, nonché appassionato velista, ha saputo raccontare il mare divulgandone la cultura sulle maggiori testate specializzate e sul quotidiano La Repubblica. Un premio, quindi, che rende merito a coloro che attraverso le proprie opere contribuiscono alla diffusione della cultura del mare in Italia.

Autori e opere hanno concorso in 3 sezioni, saggistica, narrativa e junior, e in due sezioni giornalistiche, cultura del mare e navigazione.

“Navi Mute” racconta il mistero sulla morte del Comandante Natale De Grazia”, scritto a quattro mani dai giornalisti Giampiero Cazzato e Marco Di Milla, quest’ultimo anche sottufficiale della Guardia Costiera, coordinatore della rivista

del Corpo, uomo di squisita cultura e sensibilità letteraria, è risultato terzo classificato nella sezione saggistica, aggiudicandosi uno dei particolarissimi premi, costituiti da cimeli donati da navigatori e atleti, cantieri nautici e yacht club, veri oggetti d'arte che testimoniano la storia del mare e della navigazione. Ad accogliere sul palco i vincitori è stata la Sig.ra Patrizia Melani, moderatrice dell'evento e moglie di Carlo.

Il libro, partendo dai valori umani e professionali che hanno contraddistinto la preziosa esistenza di Natale De Grazia, ripercorre le circostanze che portarono alla morte del Comandante, ufficiale in servizio alla Capitaneria di porto di Reggio Calabria, tenace investigatore, chiamato dalla Procura a fare luce su un traffico illecito di rifiuti radioattivi nel Mediterraneo, in virtù della sua perizia e delle sue spiccate qualità morali.

Quello della collana è un progetto editoriale fortemente voluto dal Comando Generale, per diffondere la cultura del mare, soprattutto fra le nuove generazioni: “il nostro intento è quello di raccontare il mare a 360°, luogo di riferimento quotidiano per 11.000 donne e uomini del Corpo, declinandolo in tutte le sue espressioni, da un punto di vista narrativo, tecnico, divulgativo, storico - ha spiegato il Capitano di Vascello Cosimo Nicastro, Direttore della collana e capo Ufficio comunicazione della Guardia Costiera - con l'auspicio che i lettori, i cittadini, possano identificarsi nel suo immenso patrimonio culturale, economico e ambientale”.

QUANDO SCRITTORI CELEBRI VIOLENTANO I FATTI DELLA STORIA anche nel campo della navigazione di Silvestro Sannino

Può capitare che uno scrittore celebre, per vanità o per catturare l'attenzione del lettore e suscitare più forti emozioni o per affermare un suo punto di vista, una idea specifica, sia tentato di forzare la “lettura” di alcuni fatti storici ed in qualche caso perfino alterarli ad arte. La letteratura offre non pochi spunti di riflessione sulla “torsione” operata su alcuni aspetti rilevanti dei fatti presentati o raccontati da autori di successo. Penso possa essere di interesse esaminare qualche caso particolare nella nautica.

WASHINGTON IRVING E SAMUEL ELIOT MORISON

Un primo evento storico “drogato” riguarda due celebri scrittori che si sono occupati di Cristoforo Colombo: Washington Irving e Samuel Eliot Morison, entrambi americani.

Irving, letterato e novelliere famoso, si trovava in Francia nel 1825 quando un membro del governo americano, A. H. Everett, lo invitò a Madrid perché Don Fernandez de Navarrete stava pubblicando un catalogo di documenti relativi ai viaggi di Cristoforo Colombo ed alle scoperte geografiche. Lo scopo era di farne una traduzione in inglese. Lo scrittore si

recò a Madrid, contattò gli ambienti culturali e lo stesso Navarrete. Mentre esaminava i documenti pensò che forse era più conveniente, più creativo per lui, preparare un libro su C. Colombo. Le opere precedenti erano parziali, non rendevano bene la portata storica e umana della grande impresa di Colombo. Detto fatto nel 1828 usciva il libro di Irving in quattro volumi “A History of the Life and Voyages of Christopher Columbus” che ebbe subito un successo editoriale enorme. Per la fine del secolo vi furono oltre 150 edizioni! Il successo si spiega per il contenuto inedito del libro, ricavato dai documenti appena pubblicati, e dalla trama letteraria. Inoltre Irving Washington aveva saputo organizzare la materia rendendola di gradevole lettura con una fine arte espressiva e comunicativa, da scrittore esperto. Alcuni episodi, alcuni eventi, erano stati interpretati in termini fantastici, con una sapienza narrativa da renderli di grande presa sul lettore. Tra questi la ricostruzione dell’esame del progetto di Colombo da parte degli esperti del Portogallo prima e della Spagna dopo. Lo storico Joao de Barros riferisce che Colombo era “buon latinista” e fluido nel parlare; ma le sue idee non erano compatibili con le attività esplorative di Re Joao II ed il progetto non fu accolto dai matematicos con in testa il giudeo converso mestre José Vizinho.

Quando Colombo passò in Spagna dovette sostenere un severo esame da parte dei dotti, di Salamanca prima e di Santa Fé poi. Qui l’autore “inventa” scene di accesa dialettica tra Colombo e la giunta. Il primo esponeva i suoi argomenti, con forza ed eloquenza, basati sull’ipotesi di una Terra sferica e piccola, con un mare oceano tra la Spagna e l’India limitato; mentre i “sapienti” che lo esaminavano non erano in grado di capirlo, erano convinti di una Terra piatta, e di un mare molto

esteso. La figura di Colombo, un genio non compreso, un eroe solitario in un ambiente ostile, contrapposto a sapienti libreschi e privi di conoscenze avanzate sul piano cosmografico e geografico, oltre ad avere una buona dose di prevenzione, era fuori della realtà ma piaceva al pubblico. E tale contrasto, una tale visione fecero presa nella communis opinio e doveva rimanere prevalente in molti ambienti fino a tempi recenti.

Samuel Eliot Morison, storico prestigioso del XX secolo e Ammiraglio della Marina USA, nel 1940 ricostruì le rotte seguite da Colombo rifacendo il percorso con una nave messa a disposizione dalla Harvard University. La sua verifica in mare si tradusse nel libro dal titolo “The Admiral of the Ocean Sea”. Esso è stato, assieme a quello di Irving Washington, il libro di maggior successo tra le decine di migliaia di scritti su Colombo. Il taglio nautico e marinaresco conferiscono al libro una veste inedita, di rilievo. E’ autorevole nel settore. Il Morison, dall’alto della sua “competenza nautica” costruisce e impone una figura, un cliché di Colombo “grande navigatore alla stima” (the very greatest of his time) ma con poca simpatia per gli astri. Lo storico americano però va oltre le proprie risorse nautiche ed inciampa in affermazioni curiose. Quando non riesce a seguire Colombo nelle sue “acrobazie” se la cava dicendo che la mente del genovese era “eminentemente illogica” però gli consente di fare operazioni “logiche”! Assume posizioni pregiudiziali e di sufficienza nei confronti di studiosi di Colombo con vedute diverse dalle sue. Chiama E.G.R. Taylor, geografa e storica della navigazione di grande prestigio, “miss Taylor” per dire “io sono, tu non sei”. E vediamo chi è Morison.

Nel ritorno dal primo viaggio, in prossimità delle Azzorre, riporta le stime fatte dai piloti sulla Nina. Tutte errate. Il 7 febbraio l'Ammiraglio stima di trovarsi a 75 leghe a sud di Flores (secondo il giornale di bordo scritto da Colombo ndr.). Morison aggiunge "in merito alla longitudine egli, in quel momento, non volle saggiamente pronunciarsi". Il buon Morison non si accorge che dire di trovarsi a sud di Flores significa aver indicato anche la longitudine! Il giorno 10 febbraio, dopo aver percorso 110 leghe verso levante, dice ancora che Colombo era a sud di Flores! Poi in relazione alla tempesta che assalì la Nina, dopo pochi giorni, Morison afferma che l'inverno del 1493 fu talmente freddo che le acque nel porto di Genova gelarono!

Colombo aveva, secondo Morison, poca simpatia per gli astri; però portò con sé un quadrante ed un astrolabio nautico. Sulle coste di Cuba Egli fece quattro misure di latitudine. Per le prime tre indicò 42°, invece dei 20°; per la quarta 34° con errori di 20° circa. Molti studiosi hanno cercato di spiegare gli errori; invano! Morison, dopo aver ironizzato sullo sforzo dei "sapientoni", fornisce la "sua spiegazione": nelle prime tre Colombo "scambiò" la Polare con Alfirk; nella quarta con El Rai. Che dire. Neanche un mozzo alle prime armi avrebbe scambiato la Polare con altre stelle, a quel tempo! E meno che mai Colombo!

Il celebre storico, ammiraglio S.E. Morison ebbe molti "allievi" che hanno emulato e superato il Maestro in amenità del genere di cui si è appena accennato sopra!

STEFAN ZWEIG

Lo scrittore Viennese, di famiglia ebraica, si era imbevuto sin da giovane di buona cultura e nobili ideali, quali il pacifismo, l'umanesimo, l'egalitarismo; bersaglio ovvio del nazismo era contro ogni forma di totalitarismo e si sentiva "cittadino del mondo". Giornalista e drammaturgo, fu anche autore di alcune biografie in cui ricostruisce con cura l'ambiente del protagonista. Passò dalle stelle alle stalle e nel 1942 si suicidò in Brasile, assieme alla seconda moglie, molto più giovane. Nel 1938 Zweig pubblicò il libro "Conqueror of the seas. The story of Magellan". L'ispirazione, l'idea, viene da un viaggio in Sud America. Si documenta ma le sue fonti sono parziali. Assume il luogo comune, ma errato, di un Magellano che progetta il "primo giro intorno alla Terra". Esalta la sua figura con argomenti di sapore più letterario che storico, specie sul piano nautico. Quando è in possesso del dato storico dimostra onestà culturale. Ad esempio riconosce che Juan de Cartagena, capitano della San Antonio e cugino del vescovo di Burgos, Juan Rodriguez de Fonseca, non solo era veedor-generale della flotta ma, dopo la rinuncia di Faleiro a partire, aveva preso il suo posto come "conjuncta persona" che significa "associato ed eguale". Riconosce quindi che quando Magellano, dopo le Canarie, cambiò la rotta da sudovest verso sud, peraltro contraria alla migliore pratica marinara del tempo, la richiesta di Cartagena del motivo era pertinente. Magellano risolse la questione in termini autoritari e impropri e Cartagena alla fine fu giudicato un "traditore". Ma in seguito lo Zweig tralascia la questione e non accenna ai giudizi, molto negativi in merito, di Massimiliano Transilvano, segretario di Carlo V, e di Pietro Martire d'Anghiera, storico coevo bene informato e di riconosciuta onestà morale. Non li conosceva? Può darsi; ma ciò non lo assolve.

Quando Magellano giunge nelle isole Filippine e tenta di imporre le sue condizioni vessatorie agli indigeni di Mactan, provoca una spontanea, legittima reazione di un popolo che si vede violentato nella propria terra, in casa propria. Gli indigeni, guidati dal loro fiero capo Silapulapu, insorgono contro gli invasori prepotenti, li respingono e provocano la morte di Magellano. Zweig riconosce l'incauta condotta del suo eroe ma esprime un concetto raccapricciante sotto il profilo umano, morale e storico, specie per uno come lui vittima del nazismo. "E così l'uomo di genio che, come Prospero, aveva dominato gli elementi, superato tempeste, condizionato gli uomini doveva finire ucciso da un ridicolo insetto di nome Silapulapu". Ogni commento, ogni giudizio, è superfluo!

Lo Zweig si abbandona poi a denigrare il capitano della Victoria, Juan Sebastian Elcano, perché si sarebbe preso tutta la gloria dell'impresa del giro del mondo (sic). Non si chiede il celebre scrittore cosa sarebbe rimasto di essa, senza Elcano: Magellano scoprì uno stretto, poco lontano da Capo Horn, di scarsa importanza geografica e commerciale; navigò il Pacifico che veniva traversato in lungo e in largo da Micronesiani e Polinesiani, laddove Colombo aprì la via in un oceano sconosciu-to, sia ai cristiani e sia ai nativi del continente americano. Ma un Magellano vivo sarebbe stato in grado di tornare in Spagna? La fine ingloriosa della sua nave capitana, la Trinidad, è significativa!

Ma il buon Zweig non è in grado di capire la navigazione difficile, in condizioni ambientali estreme!

DAVA SOBEL E LA SUA" LONGITUDE"

Dava Sobel è una giornalista del prestigioso New York Times. Nel 1996 pubblicò un libro di circa 180 pagine dal titolo “Longitude”. Il libro ebbe un successo enorme, di pubblico e di critica; fu un best seller unico nella materia, diciamo geografica. La tecnica narrativa della Sobel è quella tipica del reporting di un saggio giornalistico.

L'autrice, con formazione anche scientifica, individua un leitmotiv, il motivo conduttore, nella rivalità, tra l'orologiaio John Harrison ed il quinto Direttore dell'Osservatorio Astronomico di Greenwich Nevil Maskeline. E' l'eterna metafora del Davide, buono e debole, contro Golia, forte e cattivo. Fa presa sui sentimenti, attrae la gente, suscita il senso di solidarietà.

La giornalista focalizza alcuni episodi legati al problema della longitudine in mare e li presenta in modo improprio anche se per certi aspetti verosimili, almeno per il lettore non ben attrezzato.

Il primo riguarda il naufragio della flotta di sir Clowdisley Shovell sulle Scilly Isles, in cui andarono perdute quattro navi e circa duemila uomini. L'onda emotiva attribuì ad una errata longitudine la causa del disastro ed il Parlamento inglese, su istanze di autorevoli, quali Newton ed Halley, ma anche di soggetti interessati, nel 1714 istituì un enorme premio (20.000 sterline) a chi sapesse indicare un metodo per trovare la longitudine in mare. Dava Sobel sposa la tesi longitudine. Il secondo è legato al viaggio del Commodoro sir George Anson nel suo viaggio intorno al mondo in cui avrebbe mancato l'isola di Fernandez, al largo del Cile, per scarsa conoscenza della longitudine. In questo caso si fa osservare che la Sobel si riferisce ad un libro che racconta la storia e non al

resoconto dello stesso Anson, nel quale le cose appaiono in veste diverse da quelle della Sobel.

Nel caso di Scilly la Sobel afferma che la flotta aveva navigato in tempo di nebbia per nove giorni. Se così fosse non avrebbero potuto osservare gli astri e quindi era la posizione incerta a creare il pericolo. Peraltro viene detto che gli ufficiali tutti stimavano di trovarsi a ovest dell'isola bretone di Ouessant. Ed allora perché non hanno accostato subito verso levante per entrare nella Manica e dirigere per Portsmouth ed invece sono andati su in latitudine per quasi 2°?

La Sobel, per drammatizzare le condizioni di navigazione, afferma che i marinai andavano alla cieca, che le distanze si allungavano a dismisura, che lo scorbuto mieteva vittime etc. e tutto ciò a causa della longitudine. Si tratta di invenzioni che alterano la realtà in modo improprio e gratuito. Inoltre esse risultano incaute e per certi aspetti offensive nei riguardi di tanti marinai la cui arte nautica, la seamanship, affinata nella severa scuola di bordo consentì loro di rendersi conto, in poco tempo dei grandi sistemi di venti e di correnti e seguire così le rotte più idonee e convenienti in tutti gli oceani con notevole successo.

Al riguardo basti pensare che il pilota Francisco Albo tenne un derrotero durante la spedizione di Magellano e dopo aver traversato l'Atlantico, lo Stretto, il Pacifico sterminato, e le numerose isole dell'Indonesia fornisce la longitudine di Timor con un errore di appena 6° verso ovest! Ma questo la signora Sobel lo ignora e si inventa favole per rendere accattivante la sua narrazione!

Quando ho esaminato la prima volta il suo libro "Longitude", oltre venti anni fa, ho segnato sui bordi una serie di punti interrogativi per indicare improprietà del tipo di quelle

segnalate sopra. Ogni volta che rivedo il libro, in inglese, per qualche ragione, mi accorgo che i punti segnati sono tanti, penso troppi per un libro che ha avuto grande successo di critica e di pubblico.

Manzoni nella sua famosa lettera a Cesare d'Azeglio ritiene che la poesia e la letteratura debbano proporsi l'utile per iscopo, l'interessante per il mezzo ed il vero per soggetto. Nel caso della Sobel mi pare che sia presente solo la seconda condizione, realizzata con maliziose invenzioni dei fatti.

Infine è il caso di far notare che il navigante della storia è stato descritto, per fortuna, in termini sempre dignitosi dai grandi della poesia e solo da essi. Tra essi, solo per citare alcuni: Omero, Esiodo, Alceo, Apollonio Rodio, Virgilio, Dante, Petrarca, Luis de Camoes, Victor Hugo...

Silvestro Sannino, marzo 2021

GOZZI, PESCATORI E MARINAI

Nel nuovo libro di Giovanni Panella la storia perduta delle barche dei lavoratori del mare.

Per secoli barche da lavoro di pescatori e marinai del Mediterraneo, oggi i gozzi sono una specie nautica in via di estinzione. A raccontare la parabola di queste barche che hanno fatto la storia del Mediterraneo è Giovanni Panella nel libro **GOZZI, PESCATORI E MARINAI** (In libreria il 30 settembre - Ed. La Nave di Carta), un vero e proprio viaggio della memoria marittima del Mare Nostrum, dal Mar Tirreno alla Tunisia, dall'Adriatico al Mar Egeo, con un'imprevista

puntata oltre Oceano, a San Francisco, dove un gozzo è diventato simbolo della comunità italiana.

«Ogni volta che un gozzo tradizionale viene demolito perdiamo irreparabilmente un pezzo di storia: per secoli queste barche sono state il mezzo di sostentamento delle comunità costiere e, in un certo senso, ne rappresentano la cultura e l'identità come testimoniano le decine di varianti locali», dice Giovanni Panella, uno dei massimi studiosi italiani di storia della marineria.

A seconda della zona i nomi cambiano, gozzi, gussu, vuzzi, mourre de pouar, guz, dghajsa, bussi, pointus, gajeta, barquette, lodsû, luzzu ma le caratteristiche di queste barche sono simili: lunghezza dai quattro ai dieci metri, poppa a punta, prua che si prolunga nella caratteristica pernaccia per fissare le reti e le cime, propulsione a remi oppure a vela latina o vela tarchia, banco di voga al centro, e solo parzialmente pontate.

Costruite «a occhio» dai maestri d'ascia, dei gozzi del passato esistono pochissimi disegni, quasi sempre realizzati in tempi recenti da studiosi; sono invece molte le tracce che queste barche hanno lasciato nella storia del mare, storie che Panella ha ritrovato e raccontato. Come quella delle sorelle Avenzo, mogli di pescatori che – siamo nel 1855 - con due gozzi andarono in soccorso dell'equipaggio del Croesus, in fiamme al largo di San Fruttuoso con a bordo 287 soldati del Corpo di Spedizione Sardo. Era un gozzo i Due Fratelli, la barca con cui la nascente Resistenza ligure riuscì a stabilire il primo contatto con gli Alleati. Dopo una rocambolesca navigazione da Voltri

al porto di Isola Rossa in Corsica i partigiani genovesi riuscirono a imbarcare e portare in Italia il radiotelegrafista che avrebbe tenuto i collegamenti con il comando Alleato. E ancora, in tempi più recenti, con i gozzi da pesca alcune famiglie di pieds noir lasciarono l'Algeria per raggiungere la Francia.

Costruite per la navigazione costiera i gozzi si sono spesso spinti oltre gli orizzonti domestici seguendo i banchi di pesci: dalla Campania alla Liguria e alla Sardegna, dalla Liguria alle foci del Rodano, dalla Sicilia tirrenica alla Tunisia. Barche migranti, dunque ma anche barche degli emigranti come testimoniano i Dago Boats di San Francisco. Gozzi costruiti dai pescatori italiani emigrati negli States a inizio Novecento. Dago - da dagger, coltello - così venivano chiamati gli italiani, da qui il nome di Dago Boats dato ai gozzi del Pacifico nei quali si sommano caratteristiche liguri e siciliane e di altre zone d'Italia.

Non manca nel volume una sezione dedicata ai gozzi da regata. Sono le grandi famiglie sassaresi, i Segni, i Berlinguer, i Cossiga tra i primi a utilizzare i gozzi armati a vela latina per il diporto e le competizioni e a dare così inizio alla stagione delle regate che poi si è diffusa dal Tirreno all'Adriatico. Nel libro le storie delle barche si intrecciano a quelle dei lavoratori del mare, pescatori, marinai, maestri d'ascia, calafati, carpentieri in un affascinante racconto corale dove non mancano le voci di grandi scrittori: da Giovanni Verga che nei Malavoglia racconta con precisione marinara le peripezie della Provvidenza, un gozzo, più precisamente una sardara, da pesca; a George Simenon che racconta l'incontro con un gozzo

al largo della Sicilia; a Robert Louis Stevenson che descrive i pescatori italiani di San Francisco.

Salvare gozzi per salvare memorie, è l'appello contenuto in queste pagine che sono anche un tributo a tutti coloro che, con fatica, lavorano per salvare gli ultimi gozzi del Mediterraneo. Giovanni Panella (Genova 1947), giornalista e scrittore, ha sempre amato il mare e le sue storie. Negli anni si è specializzato nel campo della storia edell'etnografia marittima; plurivincitore del premio Marincovich, collabora a diverse riviste, italiane e straniere. È vicepresidente dell'ISTIAEN (Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale) e presidente del Comitato Scientifico della FIBaS (Federazione Italiana Barche Storiche). È autore, per l'editore Tormena, di diversi testi sulle imbarcazioni tradizionali tirreniche e, per Hoepli, di *La vela latina* (2015) **GOZZI, PESCATORI E MARINAI** di Giovanni Panella Ed. La Nave di Carta pag. 148 con foto euro 16,00

FONDAZIONE ANSALDO PRESENTA IL VOLUME

REX, IL SOGNO AZZURRO – THE BLUE RIBAND

La Cultura, i libri, l'equipaggio a bordo del REX
In omaggio l'elenco inedito dell'equipaggio che ha guidato il REX alla vittoria del Nastro Azzurro (agosto 1933).
Il 27 settembre, alle 18.00 presso la libreria

La Feltrinelli di Genova in via Ceccardi 16, Fondazione Ansaldo ha presentato il volume bilingue «REX il sogno azzurro – The blue riband», scritto da Flavio Testi, edito e distribuito da Erga edizioni.

La sua vita, seppur breve, è stata caratterizzata da episodi che sono entrati nella storia, più celebre fra tutti la vittoria nell'agosto del 1933 del Nastro Azzurro: premio assegnato al transatlantico passeggeri che impiegava il minor tempo a percorrere le 3.181 miglia che separano Gibilterra dal faro di Ambrose a New York. Il REX impiegò 4 giorni, 13 ore e 58 minuti di navigazione mantenendo una velocità media di 28,92 nodi e arrivando a destinazione con un giorno d'anticipo, un record che deterrà per due anni.

www.fondazioneansaldo.it.

Chi è l'Autore

Flavio Testi è un ingegnere genovese appassionato di storia della marineria mondiale. Il nonno Corrado e il padre Metello erano dipendenti Ansaldo e parteciparono alla costruzione del transatlantico REX per le parti propulsive ed elettriche. Entrambi presero parte alle prove in mare e Metello Testi rimase imbarcato per tutta la vita operativa del REX (dal 1932 al 1940) in qualità di ufficiale della centrale elettrica e anche come violinista nell'orchestra di bordo. L'Autore è stato membro della Titanic Historical Society ed è associato al Laboratorio di Storia Marittima e Navale del DASF presso l'Università di Genova.

Fondazione Ansaldo-Gruppo Leonardo è un ente che opera da oltre 40 anni nel recupero, tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio storico-culturale rappresentato dai fondi archivistici, fotografici e filmici rappresentativi di memorie imprenditoriali, industriali, tecnologiche e comunicative, in particolare di quelle aziende che hanno operato sul territorio ligure. Il patrimonio della Fondazione rappresenta una memoria storica collettiva di valore nazionale, vasta e preziosa. Abbraccia una fascia temporale che parte dalla metà dell'Ottocento e arriva fino ai primi anni Duemila. Numericamente conta oltre 100 fondi archivistici tra propri o affidati da terzi, raccogliendo materiali documentali, fotografici e filmici oltre ad alcuni cimeli e manufatti d'epoca per oltre 60.000 unità archivistiche, più di 800.000 immagini e circa 5.300 filmati in originale, nonché 300 ore di registrazioni di fonti orali. Erga edizioni nasce nel 1950 col nome “Le tre caravelle” e diventa “Erga” nel 1964. Sin dalla sua fondazione ha scelto di essere distribuita a livello nazionale. Ad oggi ha pubblicato oltre 2500 titoli. Collabora con Enti, Associazioni e Università in tutta Italia. Ha sviluppato con la start-up Vesepia libri interattivi e polisensoriali.

**PROPELLER CLUB Port of GENOA –
APERTURA ANNO SOCIALE 2021-22**

Lo scorso 23 settembre si è svolta, presso la splendida cornice del Chiostro dei Canonici di San Lorenzo proprio dietro l'omonima Cattedrale, la serata conviviale del Propeller Club

di Genova, e che costituiva il primo evento in presenza per la stagione 2021-22. In realtà, come sottolineato dal Presidente del club, la Prof.ssa Giorgia Boi, questo non rappresentava solo un incontro genovese, ma anche “interclub”, poiché la partecipazione è stata estesa a Giorgio Bucchioni e Pietro Giglio, rispettivamente Presidenti dei club di La Spezia e di Savona.

Ospite d'onore della serata il Contrammiraglio Sergio Liardo, che da circa 3 mesi ricopre la carica di Comandante della Capitaneria del Porto di Genova.

Davanti a un nutrito numero di partecipanti e soci, seppur nel rispetto dei limiti delle normative vigenti anti – Covid 19 e alle massime cariche politiche cittadine, il sindaco Marco Bucci, e rappresentanti della Regione Liguria, il Consigliere Lilli Lauro, la serata è entrata nel vivo come da programma.

Il sindaco Marco Bucci che ha tenuto a ribadire con soddisfazione il ruolo centrale della “Blue Economy”, per il capoluogo ligure e come le sue imprese si stiano riprendendo rapidamente dalla crisi dovuta alla pandemia. Grazie ai fondi che arriveranno dal PNRR (piano nazionale di ripresa e resilienza) sarà possibile realizzare alcune opere fondamentali per il porto di Genova, fra cui la nuova diga foranea.

Proprio in tal senso, il Contramm. Liardo ha evidenziato come questa sia una delle sfide che lui e i suoi uomini dovranno affrontare per gestire, assieme al Corpo dei Piloti del Porto, le criticità in materia di sicurezza che potrebbero emergere durante il periodo dei lavori. Inoltre, tra le altre ha citato anche il completamento dell'elettrificazione delle banchine. Ascoltandolo, appare evidente come egli abbia ben chiaro il lavoro che lo aspetta, e dall'alto della sua esperienza più che

trentennale, incalzato da Gian Enzo Duci, Vice Presidente del Club, che rivendica un ruolo centrale del capoluogo ligure e più in generale della Liguria nelle strategie portuali nazionali, sottolinea come il defunto Ministero della Marina Mercantile, seppur con tutti i suoi limiti, rappresentasse comunque un punto di riferimento per tutti gli operatori del settore, che adesso sono costretti a districarsi all'interno del nuovo MIMS (Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili). Se solo si pensa che l'85% delle merci trasportate viaggia per mare, va da sé come queste richieste siano più che lecite e condivisibili, ma che soprattutto vengano presto ascoltate dal governo centrale.

Lorenzo Carovino

HYDROGRAPHIC CHALLENGES: NAUTICAL CHARTS' EVOLUTION AND SAFETY AT SEA

come sempre, in occasione della Genoa Shipping Week, il Propeller Club – Port of Genoa partecipa attivamente alla manifestazione; quest'anno siamo particolarmente lieti di celebrare questo evento invitandovi al nostro prossimo incontro organizzato per questa occasione con la preziosa collaborazione dell'International Hydrographic Organization (IHO) di Monaco e dell'Istituto Idrografico della Marina . Tale incontro si terrà il giorno 5 ottobre 2021 ,ore 9,00 presso il SALONE DI RAPPRESENTANZA di PALAZZO TURSI (Via Garibaldi 9) sul tema: “HYDROGRAPHIC CHALLENGES: NAUTICAL CHARTS' EVOLUTION AND SAFETY AT SEA”

L'incessante necessità di garantire la sicurezza della navigazione ha condotto a sviluppare la produzione di nuovi modelli cartografici che, innestandosi su un sistema già da tempo oggetto di notevoli momenti di studio e di innovazione, hanno permesso di introdurre importanti soluzioni a tutela dei traffici marittimi.

Il Propeller Club – Port of Genoa ha così pensato di proporre, in occasione della Genoa Shipping Week, un incontro in cui verranno esaminati i passi intrapresi dalla cartografia per la salvaguardia della vita umana in mare e verrà in particolar modo presentato un recentissimo modello cartografico proposto dall'International Hydrographic Organization (IHO), modello che non solo si distingue per le sue capacità di costante aggiornamento evolutivo ma che, nella sua forma interoperativa, potrà essere utilizzato sia nell'ambito della navigazione mercantile sia nell'ambito della nautica da diporto.

Relatori dell'evento saranno (in ordine alfabetico):

- Massimiliano NANNINI – Direttore Istituto Idrografico della Marina – Genova:**
“Il ruolo dell'Istituto Idrografico della Marina in qualità di Ente Cartografico di Stato ed il Disciplinare Tecnico per la Standardizzazione dei Rilievi Idrografici”
- Luigi SINAPI – Direttore International Hydrographic Organization (IHO) – Monaco:**
“The S-100 Universal Hydrographic Data Model: un approccio rivoluzionario alla cartografia nautica ed ai servizi marittimi”

Giorgia Boi

propellergenoa@propellerclubs.it- cell.: 340 8996193)

Autonomous Ship Technology Symposium

di **Sandro Stefani**

Un'altra notizia che volevo darti, a carattere un pò più professionale, è che Venerdì 17 ho partecipato come relatore all' Autonomous Ship Technology Symposium (<https://www.autonomousshipsymposium.com/en/>) che si è tenuto ad Amsterdam, anche se in modo virtuale.

E' probabilmente l'evento più importante sulle navi autonome o unmanned che si tiene a livello internazionale e ha visto la partecipazione della "creme de la creme" dell'industria internazionale del settore, tra cui ABB, kONGSBERG, WARTSILA e molti altri ancora.

La sessione di cui ho fatto parte era quella dedicata allo Human Factor e il titolo dell'intervento era "Officer 4.0 a new training paradigm" presentato come docente della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile.

La presentazione ha avuto come oggetto le nuove tecnologie cosiddette Marine 4.0 e il loro impatto sulla formazione dei nuovi ufficiali, che deve far fronte a nuovi requisiti sia come hard skills (competenze professionali) che come "soft skills" (competenze e capacità personali). Ogni nuova tecnologia, oltre a rappresentare qualcosa di magico come sosteneva il grande scrittore Arthur C Clarke (quello di "2001 Odissea nello spazio"), rappresenta un salto culturale. E la formazione è lo strumento fondamentale per diffondere le nuove culture, anche se questo spesso non è compreso.

La cosa che mi fa piacere anche evidenziare, senza enfasi o presunzione alcuna, è che l'Accademia e il sottoscritto eravamo gli unici italiani a partecipare, cercando di mantenere alto il prestigio nazionale, in un mondo dominato dalle aziende "NORDISTE"

Ti sarò grato se ne vorrai dare un cenno sul tuo notiziario (in Accademia siamo molto bravi ad insegnare, un pochino meno nel saper comunicare)

Un caro saluto e un abbraccio

Sandro Paolo Stefani

sandro.p.stefani@gmail.com

Archivio Costa in Fondazione Ansaldo

Leggendo il tuo commento in merito alle navi dismesse, sulla storia della Eugenio C e l'Archivio Costa, esso si trova esattamente presso la Fondazione Ansaldo, la cui sede è in Villa Cattaneo dell'Olmo in Corso Perrone.

La villa è meravigliosa, dato che ci sono stato una volta.

Grazie dell'attenzione.

Stefano Briata

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ LE PRIME NAVI PASSEGGERI DELLA FLOTTA LAURO “



**La prima versione con due ciminiere , la seconda , elegante,
con la stella di Lauro sulla ciminiera.**

Fonte Tobia Costagliola, copyright.

PREMESSA, due chiacchiere sulle navi museo.

Ho letto con l'interesse di sempre il numero 18 del 17 settembre di DL NOTIZIE. Vi ho trovato articoli molto interessanti che spesso sono per me motivo di confronto con cari amici animati dalla mia stessa passione per il mare e gli argomenti marittimi in generale.

Questa volta mi preme concordare con lo scritto di Stefano Briata sulla “Queen Mary” e le relative considerazioni. Personalmente a suo tempo, durante le mie frequenti trasferte di lavoro a Los Angeles, non mancavo di fare visita al glorioso transatlantico ormeggiato a Long Beach. Sia per visitarlo ripetutamente o anche solo per salirvi a prendere un caffè e riassaporare l'atmosfera dell'epoca d'oro del trasporto passeggeri di linea a bordo di quella che ne è stata una delle più illustri protagoniste.

Anche se rimaneggiata in alcuni locali, la “Vecchia Signora” della “Cunard” conserva tutto il suo fascino, sentimento condiviso con me anche da tanti colleghi che, pur estranei all'ambiente marittimo, ho avuto modo di coinvolgere in queste visite soprattutto quando accanto alla nave si poteva visitare anche lo “Spruce Goose”, il grande idrovolante “Hercules H-4” ideato a suo tempo dall'eccentrico ma senz'altro geniale magnate e miliardario americano Howard Hughes.

Come puntualizza giustamente l'amico Briata e come io stesso non mi stanco di sottolineare ogni qualvolta ne ho l'occasione, a causa della miopia e della scarsa lungimiranza di tanti addetti ai lavori di un passato recente, tali occasioni in Italia ci sono state precluse, visto che non siamo riusciti a salvare nemmeno una delle tante navi che hanno fatto la storia della nostra marineria. Ultima occasione persa, giustamente, quella di riportare poco più di una decina di anni fa l' "Augustus" in uno dei nostri porti per adibirlo a nave-museo, hotel galleggiante e centro congressi. Contrariamente a quanto realizzato in Nazioni più lungimiranti della nostra con operazioni che hanno portato alla conservazione di unità prestigiose quali "Rotterdam", "Queen Elizabeth II", ovviamente la stessa "Queen Mary" senza parlare delle tante unità grandi e piccole, passeggeri e da guerra, salvaguardate e conservate provvidamente in Inghilterra, nei Paesi Scandinavi, in Giappone, in Cina e in altri Paesi d'Oriente, persino in Grecia e in Turchia per non parlare degli Stati Uniti dove, fra le altre, seppure in uno stato di semi-abbandono, è ancora miracolosamente a galla il prestigioso "United States" in attesa di un ipotetico ripristino, attentamente sorvegliato da un apposito fondo pubblico che ne tutela fra mille fatiche la conservazione.

In Italia niente di tutto ciò: a parte quello che si è potuto radunare nei vari musei dedicati all'argomento, dove grazie alla buona volontà di tanti dei loro responsabili ci dobbiamo accontentare dei rari cimeli che ci restano o delle ricostruzioni di cartapesta che spesso vengono allestite ma restano poca cosa rispetto a quello che potremmo avere ancora se solo ci fosse stata un po' più di attenzione a suo tempo da parte di chi avrebbe avuto il dovere morale e civile di conservare almeno

in parte determinati manufatti preziosi, testimoni di un recente passato industriale del quale le nostre navi passeggeri sono state uno dei fiori all'occhiello. Ma si sa: in Italia si è sempre guardato, anche se non sempre bene, al nostro passato più antico mentre a quello più recente ci si è rivolti solo negli ultimi anni. Con un colpevole ritardo che ci costringe oggi a ricorrere solo ai libri di storia, a qualche bel modellino ed alle rievocazioni dei giornalisti e degli addetti al settore. Detto ciò, buona lettura a Tutti.

Francesco Pittaluga

Napoli, Ravello, Olimpia, Surriento

Nell'ambito di alcuni precedenti capitoli di questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" abbiamo ricordato alcune unità che hanno fatto parte della "Flotta Lauro", questa importante compagine armatoriale italiana oggi poco ricordata ma che ha caratterizzato tutta la storia economica e marittima del nostro Paese durante il secolo scorso. Da "Sydney" e "Roma" ad "Achille" e "Angelina Lauro", le famose "Navi Blu", abbiamo avuto modo di analizzare gli sviluppi di questa società che, fondata nel 1923 da Achille Lauro a sua volta erede di una stirpe di armatori sorrentini che si erano affermati fra il Golfo di Napoli e dintorni fin dal secolo precedente, era risorta dalle ceneri della seconda guerra mondiale affermandosi nel volgere di pochi anni grazie ad una flotta più che ragguardevole che spazierà dalle navi mercantili, alle petroliere, alle bulk e ore-carriers e ovviamente alle unità passeggeri.

Le prime di queste saranno “Napoli”, “Ravello” “Olimpia” e “Surriento” ed è di esse che ci occuperemo in questa ricognizione storica odierna.

Ad entrare in servizio per prima dopo una lunga e tribolata gestazione fu la “Ravello”, varata presso i “Cantieri Navali Riuniti” di Palermo nel maggio del 1941 come costruzione numero 140 in ottemperanza al vasto piano di nuove realizzazioni navali favorite dalla legge Benni del 1938 che prevedeva il rinnovamento e l’incremento della flotta mercantile da carico italiana che, a differenza di quella passeggeri, era costituita in gran parte di materiale antiquato o comunque obsoleto.

Achille Lauro ordinò due unità analoghe di più di 6000 tonnellate di stazza lorda battezzate “Napoli” e “Ravello”. Molto simili alle varie “Gino Allegri”, “Fabio Filzi”, “Nino Bixio” eccetera in allestimento per altri armatori, erano caratterizzate da uno scafo dalle linee moderne con cassero compatto a centro nave, unica ciminiera e cinque stive di carico servite da bigli insistenti su due alberi maestri o da gru indipendenti. Purtroppo la maggior parte di esse si perderà nel turbine della guerra: fra queste la “Napoli”, silurata e poi bombardata in acque libiche nel febbraio 1942 e la stessa “Ravello” che, sopravvissuta indenne ai vari convogli di guerra cui verrà assegnata, soccomberà alla furia devastatrice dei tedeschi in ritirata che l’affonderanno con un’altra dozzina di navi il 19 aprile 1945 onde ostruire l’accesso al porto di La Spezia.

Recuperata in due tronconi nell’estate del ’46, venne ripristinata presso i locali cantieri “OTO-Odero Terni Orlando” del Muggiano con un’operazione di alta e complessa chirurgia navale che non comportò soltanto il recupero

dell'unità ma la sua trasformazione in nave passeggeri data la volontà di Achille Lauro di inserirsi nel proficuo traffico emigratorio verso le Americhe e l'Australia che stava interessando nel secondo dopoguerra migliaia e migliaia di persone e necessitava dei relativi mezzi navali per farvi fronte. Fu così che la "Ravello", lunga 144 metri, larga 19 ed equipaggiata con un motore diesel FIAT che agiva su di un'unica elica, venne finalmente consegnata alla "Flotta Lauro" il 13 aprile del 1947 per salpare il successivo giorno 20 da Genova con destinazione Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires carica di emigranti al comando di Tommaso Righetti. Prima unità della compagnia adibita al trasporto passeggeri, poteva trasportare un totale di 366 persone di cui 76 in Prima Classe, 60 in Seconda e 230 in una Terza alloggiata in cameroni ricavati nei corridoi delle stive. La capacità di carico era rimasta pressoché quella dei piani originali: 7000 metri cubi per merci varie, carichi alla rinfusa e spazi refrigerati per il trasporto di carni sia fresche che congelate dagli scali del Plata.

Navigherà in linea sudamericana fino agli inizi del 1950, quando verrà spostata sulla direttrice del Venezuela per essere infine trasferita al lungo collegamento passeggeri e merci per l'Australia dopo essere stata sottoposta a nuovi lavori che ne miglioreranno la ricettività con la parziale estensione delle sovrastrutture verso poppa e lo scafo che passerà dal nero precedente ad un colore bianco più appropriato per il nuovo servizio e decisamente più consono con l'impiego passeggeri che vedrà anche la realizzazione di un nuovo lido con piscina comune alle classi Prima e Seconda e la trasformazione di parte dei cameroni in grandi cabine da

8-10-12 posti, sempre piuttosto affollate ma comunque più confortevoli e dignitose.

Tutte le classi disponevano di sala soggiorno e ristorante; Prima e Seconda usufruivano anche di saletta gioco e veranda mentre una grande nursery era a disposizione per tutti i bambini, spesso numerosi, presenti a bordo.

La linea, sulla quale negli anni successivi la “Flotta Lauro” si affermerà coi transatlantici che entreranno gradatamente in servizio e che abbiamo già ricordato in questa rassegna, prevedeva da Genova e Napoli scali a Messina, talvolta Malta, Port Said, Suez, Aden per bunkeraggio e poi il lungo balzo verso Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney da cui si rientrava in Italia attraverso il medesimo itinerario o via Brisbane, talvolta Darwin e Giacarta, Singapore e Colombo sull’isola di Ceylon oggi Sri Lanka. La traversata fino a Sydney durava una quarantina di giorni, abbreviati successivamente dalle nuove unità che saranno più veloci e confortevoli: resta il fatto che il contributo dato dalla “Ravello” all’immagine ed allo sviluppo del comparto passeggeri della “Flotta Lauro” sarà importantissimo e durerà fino al 1955, quando presso i cantieri della “Navalmeccanica” di Napoli verrà riconvertita in puro e semplice cargo: grazie alla rimozione dei locali riservati ai passeggeri la nave incrementerà a più di 11.000 metri cubi la capacità di carico delle sue stive con una porta lorda di 11.800 tonnellate. In quest’ultima veste navigherà per più di quindici anni sulle rotte della compagnia o talvolta a noleggio di terzi trasportando merci varie, carichi alla rinfusa e anche automobili per concludere la sua carriera nel giugno del 1971 quando, dopo essere stata trasferita nel 1968 alla società

“Aretusa” facente sempre parte del Gruppo Lauro, fu consegnata per la demolizione ai “Cantieri Navali del Tirreno” di La Spezia dove andrà a morire più o meno nello stesso luogo dov’era stata restituita a nuova vita venticinque anni prima.

Quasi contemporaneamente all’immissione in servizio della “Ravello” e con la chiara intenzione di affermarsi sempre più concretamente nel lucroso trasporto degli emigranti, nel dicembre del 1947 Achille Lauro decise di adibire al trasporto passeggeri anche uno dei sette “liberties” che stava acquistando negli Stati Uniti: fu così che il “Shaula”, già “James Screen” di 7300 tonnellate, varato a Jacksonville-USA nel 1943 e acquistato dall’armatore napoletano nel 1947, venne ribattezzato “Olimpia” e adattato al trasporto di 48 passeggeri in cabina e più di 400 emigranti nei consueti cameroni ricavati fra le stive di carico. Consegnata a Genova nel gennaio 1948, effettuerà felicemente la sua prima traversata per il Brasile-Plata affiancando la “Ravello”. Passerà in seguito a coprire tutte le rotte passeggeri servite dalla “Flotta Lauro” ivi compresa quella australiana e, nonostante la bassa velocità di crociera di 10,5 nodi assicurata da una macchina alternativa a triplice espansione della potenza di 2500 HP, tale era la domanda di passaggi che la nave ebbe successo sia nella sua veste di nave passeggeri, uno dei pochissimi “liberty” adibiti a ciò, che in quella strettamente commerciale di nave da carico, funzione cui venne ricondotta interamente negli ultimi mesi del 1952 quando sarà ufficialmente riclassificata a tale scopo. Nel 1962 senza cambio di nome passerà alla “Società Egeria”, un’altra affiliata del Gruppo Lauro per finire demolita presso i cantieri “Santa Maria” di La Spezia nei primi mesi del 1969 dopo più

di venticinque anni di intensa attività sui mari: bella media, per una nave ideata per durare solo alcuni anni ma che, come sarà il caso di quasi tutte le sue più di duemila consorelle costruite fra il 1941 ed il 1944, sconfesserà queste previsioni grazie alle sue doti di robustezza, versatilità ed economia di gestione.

Terza unità di cui ci occupiamo oggi sarà una nuova “Napoli”, così battezzata da Achille Lauro probabilmente in onore della omonima consorella gemella della “Ravello” persa per eventi bellici. Questa seconda “Napoli” era una solida motonave britannica da carico costruita nel 1940 presso i prestigiosi cantieri “Harland & Wolff” di Belfast, gli stessi dai quali nel 1912 aveva preso il mare lo sfortunato e celeberrimo “Titanic”. Si chiamava “Araybank”, stazzava più di 8000 tonnellate e apparteneva alla grande flotta della “Bank Line”. Requisita dalla “Royal Navy” durante la Seconda Guerra Mondiale, era semiaffondata nella baia di Suda presso l’isola di Creta la notte fra il 25 e il 26 marzo 1941 a seguito di attacco da parte di sei “Mas” della nostra Regia Marina. Rimessa a galla e rimorchiata a Trieste a cura del “British Ministry of War Transport”, il 30 marzo del 1947 verrà acquistata da Achille Lauro che, memore del positivo recente recupero della “Ravello”, la trasferirà presso gli stessi cantieri “OTO” del Muggiano dove verrà sottoposta a 14 mesi di intensi lavori per trasformarla in una nuova unità mista da affiancare alle due già in servizio. Dotata di un motore diesel a 4 tempi sostituito durante i lavori da uno nuovo e più potente a 2 tempi e 9 cilindri della potenza di 6250 cavalli asse approntato dai “Cantieri Riuniti dell’Adriatico” di Trieste e destinato in origine ad un’altra nave, poteva raggiungere a pieno carico la velocità di

15,5 nodi, il che le avrebbe permesso di risparmiare quasi una settimana di tempo sulla linea australiana rispetto alla consorella “Olimpia”. Fu così che il 14 settembre 1948 la “Napoli” partì per il viaggio inaugurale da Genova per Fremantle, Melbourne, Sydney e Brisbane con scali intermedi a Marsiglia, Napoli, Port Said, Aden e Colombo.

Molto simile alla “Ravello” nelle linee esterne ma con le sovrastrutture leggermente più sviluppate, nel 1950 verrà anch’essa ridipinta di un bianco più accattivante rispetto

al nero precedente e nei suoi interni disponeva di comode sistemazioni per 90 passeggeri di Prima Classe, 86 di Seconda e 480 di Terza alloggiati più spartanamente ma non senza i comfort essenziali. Per inciso, sarà la prima nave passeggeri italiana a collegare di nuovo il nostro Paese con l’Australia dopo la pausa bellica tant’è vero che in quello stesso viaggio inaugurale trasporterà in Prima Classe il nostro corpo diplomatico accreditato a Canberra a seguito della ripresa dei rapporti diplomatici con quella nazione. Dopo l’entrata in servizio delle nuove, più grandi e capienti “Sydney” e “Roma” cui si rimanda al numero dell’11 agosto 2016 di queste NOTIZIE, la “Napoli” verrà trasferita nel settembre del 1951 in linea sudamericana in sostituzione della “Olimpia” che, come abbiamo visto, stava per essere riconvertita in nave da carico pura. Dall’anno successivo la nave opererà per un periodo in un servizio di “pool” congiunto con le unità “Auriga” e “Urania II” degli armatori Grimaldi, nipoti di Achille Lauro, sulla direttrice Italia-Venezuela. Quando su tale linea alla fine del 1953 entrò in servizio la “Lucania” (cfr. DL NOTIZIE nr. 7-2021 del 9 aprile scorso), la “Napoli” uscì dal “pool” e rimase in servizio sulla linea del Centro America dove però, onde evitare

spiacevoli concorrenze “familiari”, a parte l’importante scalo comune di La Guaira, le navi della Flotta Lauro e quelle dei Grimaldi poi “Siosa Line” evitavano la diretta concorrenza scalando le prime soprattutto i porti di Puerto Cabello e Maracaibo lasciando alle seconde la maggior parte delle isole delle Antille che si potevano scalare lungo l’itinerario dove, non dimentichiamolo, era comunque forte la concorrenza della “Costa Armatori” come abbiamo avuto modo di ricordare recentemente. In questo impiego la nave partì per il suo ultimo viaggio da Napoli il 10 agosto 1956 toccando Genova il giorno successivo per fare poi tappa a Barcellona, Vigo, Funchal, Tenerife, La Guaira e Maracaibo. Al rientro in Italia venne requisita dal Governo che la inviò nelle acque di Creta per la paventata evacuazione dei nostri connazionali residenti in Egitto a seguito della nazionalizzazione del Canale di Suez da parte di Nasser. Derequisita a fine ottobre, rientrò a Napoli, suo porto d’armamento e venne spogliata delle installazioni passeggeri per essere trasformata in nave esclusivamente da carico. Quasi sempre al comando di Giuseppe Ferrari, la nave verrà poi ripetutamente noleggiata ad operatori stranieri soprattutto statunitensi: sarà operativa dal Canada al Nord Europa, nell’area dei Caraibi e Sud America, Africa Occidentale e Orientale, in Estremo Oriente dall’Indocina al Giappone finché negli ultimi anni la vedremo navigare sulle linee del Golfo Persico e del Sud America-Pacifico gestita direttamente dalla “Flotta Lauro”. Passata nel 1968 alla consociata “Elios” di Palermo, navigherà ancora sotto queste nuove insegne fino all’aprile del 1971 quando verrà avviata alla demolizione presso i “Cantieri di Portovenere” nelle vicinanze di La Spezia dopo trent’anni di

onorata e intensa carriera su tutti i mari del mondo.

Ultima di questa lista e senz'altro la più importante delle quattro qui ricordate sarà la "Surriento", che può essere definita come il primo vero e proprio transatlantico della "Flotta Lauro".

Stazzante quasi 11.000 tonnellate e varata nel 1928 come "Santa Maria" per la statunitense "Grace Line" leader dei collegamenti fra i principali porti del Nord America e gli scali dei Caraibi, del Golfo del Messico e della costa occidentale del Continente Sudamericano attraverso il Canale di Panama dalla Colombia al Perù e al Cile, aveva navigato felicemente in quelle lontane acque assieme alle gemelle "Santa Barbara" e "Santa Clara" fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale durante il quale, come nave appoggio ribattezzata "Barnett", era stata adibita dalla "US Navy" al trasporto di truppe e materiali durante varie operazioni di sbarco in Nord Africa, in Sicilia e nel Pacifico da Guadalcanal a Okinawa.

Danneggiata da una bomba durante le operazioni nei nostri mari, venne comunque riparata e partecipò allo sbarco di Salerno nel settembre del '43. Nel 1946 fu restituita alla "Grace Line" che la ribattezzò nuovamente "Santa Maria" e riprese il suo servizio di linea d'anteguerra finché nella primavera del 1948 venne acquistata da Achille Lauro e trasferita nei cantieri "O.M.S.A.-Officine Marittime" di Genova a Calata Boccardo per una prima parziale ricostruzione. Gli originali motori "Sultzer" della potenza di 8000 HP furono revisionati e sostituiti in alcune parti con nuovi elementi forniti dalla "FIAT-Grandi Motori" che fecero aumentare la velocità della nave, dotata di due eliche a passo

fisso, da 16 a 18,50 nodi. La prua venne leggermente allungata portando la lunghezza dello scafo a 150 metri per una larghezza di 19,50 e nel complesso le sovrastrutture furono ridisegnate come pure sarà ripristinato il secondo fumaiolo che era stato rimosso durante gli anni di guerra. Le sistemazioni interne vennero interamente riviste e adattate per il trasporto di 189 passeggeri di Prima Classe e 866 in quella definita finalmente Turistica di cui più di 600 alloggiati in cabine multiple e gli altri in cameroni. Nel dettaglio, le cabine di Prima Classe erano ubicate sul Ponte Lance e i sottostanti Passeggiata e Principale: quasi tutte a due letti in alcuni casi matrimoniali, solo alcune di esse erano dotate di servizi privati ma nel complesso si presentavano abbastanza accoglienti e spaziose in quanto concepite per le lunghe traversate cui la nave sarebbe stata adibita. Sul Ponte Passeggiata da prua verso poppa trovavamo il Bar di Prima Classe con adiacente Sala di Soggiorno, a seguire alcune cabine e altri locali sociali di servizio quali sala gioco, saletta bambini e parrucchiere. Altre cabine di Prima Classe erano ubicate sul sottostante Ponte Principale dove si apriva anche il relativo Foyer e a poppavia il lido con una piccola piscina. Il resto degli spazi previsti a bordo per i passeggeri era riservato alla Classe Turistica, che disponeva di cabine e cameroni situati sui ponti "A", "B", "C" e di alcune sale sociali sul cassero di prua e attorno al castello di poppa. Quattro bighi di carico servivano altrettante stive di bordo mentre l'equipaggio ammontava a quasi 300 membri. Con una silhouette ben proporzionata dal volume delle sovrastrutture e i due alberi opportunamente impavesati per l'occasione, nella nuova accattivante livrea con scafo bianco, banda blu al bagnasciuga, striscia ugualmente blu a mezzo

scafo e la grande stella bianca in campo azzurro della “Flotta Lauro” bene in vista sulle due ciminiere situate simmetricamente a centro-nave, il 23 maggio del 1949 la nuova unità, ribattezzata “Surriento”, salpò da Genova per il viaggio inaugurale verso l’Australia immortalata da una foto d’archivio proposta per anni fra il materiale pubblicitario della Compagnia. Restò su quella linea fino al 1951 quando, a seguito dell’immissione in servizio delle più grandi e veloci “Roma” e “Sydney”, fu trasferita in linea sudamericana partendo da Genova il 9 agosto di quell’anno verso gli scali del Brasile-Plata con soste a Napoli, Barcellona e Lisbona lungo la rotta. Poi tornerà saltuariamente in Australia e dal 1956 la vedremo impiegata nei collegamenti col Venezuela da Genova, Napoli e Palermo per La Guaira via Barcellona, Vigo, Funchal e Tenerife.

Alla fine del 1959 la nave ritornò presso i cantieri “O.M.S.A.” di Genova per essere sottoposta a nuovi lavori di riammodernamento della durata di tre mesi ancora più radicali dei precedenti. Resi necessari per adeguarla ai nuovi standards richiesti sia in tema di sicurezza che per le nuove esigenze di una clientela sempre più esigente e analogamente a quanto appena realizzato o in fase di esecuzione sulle altre unità passeggeri della “Flotta Lauro”, questi lavori porteranno ad importanti modifiche sia nell’aspetto esterno che negli interni. I due precedenti fumaioli verranno sostituiti da uno solo, più moderno e aerodinamico, simile a quelli presenti su “Roma” e “Sydney”; i due vecchi alberi daranno il passo ad uno solo a tripode, posizionato anteriormente alla ciminiera sopra il ponte di comando; tutta la nave verrà dotata di aria condizionata in ogni ambiente e spariranno le vecchie distinzioni ottenendo una nuova Classe

Unica per più di 1000 passeggeri che avrebbero avuto a disposizione tutti i locali sociali incrementati, tramite il prolungamento a poppavia del Ponte Principale, da un grande salone di soggiorno e da un “ponte Sport” dotato di veranda aperta sul mare e nuova piscina scoperta. Aboliti ovviamente i cameroni, tutti i passeggeri sarebbero stati sistemati in cabine a 2, 4, 6 e 8 letti delle quali il 40% con servizi privati o condivisi fra due cabine.

In questa veste aggiornata e perfettamente adeguata al naviglio della concorrenza, nella primavera del 1960 la “nuova” “Surriento” riprese servizio per il Centro America effettuando per i successivi sei anni un percorso circolare che da Genova attraverso gli altri porti italiani la portava a Barcellona, Funchal, Tenerife, La Guaira, Maracaibo, Barbados, di nuovo Tenerife, Barcellona, Genova e Napoli. Alternando il servizio di linea ad episodici impieghi crocieristici nel Mediterraneo, nell'estate del 1965 fu noleggiata alla “Zim Lines” per il suo collegamento storico fra Marsiglia, Genova, Napoli, Pireo, Cipro e Israele, mentre nella primavera successiva la vedremo ormeggiata per più di un mese al comando di Firmino Castellano nel porto di Dakar, noleggiata come albergo galleggiante per ospitare artisti, giornalisti, celebrità e maestranze varie impegnate nel “Festival des Arts Nègres” organizzato dall'allora primo Presidente della Repubblica Senegalese Leopold Senghor. Rientrata a Napoli il 2 maggio 1966 praticamente in concomitanza con l'immissione in linea delle appena ricostruite “Angelina” e “Achille Lauro”, la “Surriento” verrà disarmata e venduta per demolizione ai “Cantieri Lotti” di La Spezia nel settembre successivo.

Se ne andò così un piccolo transatlantico

Che per più di quindici anni aveva portato sugli oceani il marchio della “Flotta Lauro” contribuendo all’affermazione di questa Compagnia nei trasporti passeggeri di linea sulle grandi distanze e lasciando negli animi di quanti hanno avuto modo di esservi imbarcati, sia da passeggeri che come marittimi, il ricordo di una nave certamente non lussuosa ma confortevole e dotata di un fascino che l’accompagnerà per tutto il corso della sua carriera dai porti australiani a quelli dell’America Latina verso località lontane dall’Italia dove è ricordata ancora oggi da quanti l’hanno conosciuta e vi hanno navigato sopra effettuando talvolta proprio a bordo di essa il loro “viaggio della vita”.

Si chiude con la “Surriento” la rievocazione delle prime unità passeggeri della “Flotta Lauro”: come già accennato, delle successive “Roma”, “Sidney”, “Achille” e “Angelina Lauro” abbiamo già parlato nei relativi numeri di DL NOTIZIE cui rimando i lettori.

Per dovere di cronaca e a completare la panoramica sulle navi passeggeri che hanno prestato servizio per questa grande compagine armatoriale, facendo un balzo di alcuni decenni rispetto alle vicende appena riportate, tra la fine degli anni Settanta e gli Anni Ottanta del Novecento vi furono altre tre navi prese a noleggio che portarono sui mari la famosa stella bianca in campo azzurro: saranno nell’ordine “Daphne”, “Cunard Princess” e “Oceanos”.

Accennando brevemente ad esse, la prima era di proprietà dell’armatore greco Carras, una specie di Achille Lauro in versione ellenica nativo di Chios, l’isola dell’Egeo colonia genovese per tanti secoli e grande proprietario soprattutto di

petroliere. La nave, all'avanguardia all'epoca per l'altissimo livello delle sistemazioni interne riservate a circa 400 fortunati passeggeri, era il frutto della felice anche se molto onerosa ristrutturazione di una nave mista britannica di poco più di 10.000 tonnellate che, precedentemente adibita ai collegamenti con l'Australia e la Nuova Zelanda, era stata trasformata in lussuosa unità da crociera. Presa a noleggio per la stagione estiva 1978, l'unità diede ottimi risultati ma, nonostante la "Flotta Lauro" caldeggiasse il rinnovo del contratto d'affitto, venne invece assegnata dal suo proprietario assieme alla gemella "Danae" alla "Costa Armatori" che di lì a pochi anni le acquisterà direttamente entrambe.

Riguardo alla "Cunard Princess", in questo caso si trattava di una moderna unità da crociera della "Cunard Line"

britannica entrata in servizio da pochissimi anni, stazzante quasi 17.000 tonnellate e della capacità di più di 900 passeggeri. Dalle alte caratteristiche di lusso e comfort, venne noleggiata per la stagione estiva 1979 in sostituzione della "Angelina Lauro" andata a fuoco a St. Thomas nella primavera precedente mentre era a sua volta charterizzata alla "Costa Crociere".

Per una precisa volontà dei suoi proprietari, la "Cunard Princess" operò comunque con le insegne originali della "Cunard" e apparve coi colori sociali della "Flotta Lauro" solo sui dépliant pubblicitari anche se in seguito la vedremo finalmente con la ciminiera azzurra e la grande stella bianca al centro quando passerà come "Rhapsody" nel 1995 nei ranghi di "Starlauro" poi "MSC Crociere" per restarvi fino al 2009.

Come la precedente, la "Flotta Lauro" l'adibirà prevalentemente a crociere di 15 giorni verso i porti del Mediterraneo Orientale e analogo impiego avrà la "Oceanos",

ultima nave presa a noleggio fra 1980 e 1982, che in origine era il vecchio transatlantico “Jean Laborde” di circa 10.000 tonnellate di stazza lorda della francese “Messageries Maritimes”, rimodernato dalla greca “Epirotiki Lines” degli armatori Potamianos, capace di ospitare comodamente anche se non ai livelli delle due precedenti unità circa 600 crocieristi e destinato ad affondare nell’Oceano Indiano nell’agosto del 1991 nel corso di una tempesta

All’epoca di questo naufragio anche la “Flotta Lauro” era già stata liquidata, fallita indecorosamente in un lasso tribolato di tempo che va dal 1982 al 1987 per problemi interni gestionali ma anche per altri motivi cui non furono estranei ma semmai determinanti fattori economici di parte in cui una precisa volontà politica di una certa tendenza avrà un ruolo determinante e altrettante colpe.

Quello che ne resterà verrà rilevato dall’armatore sorrentino Gianluigi Aponte che per alcuni anni farà navigare ancora le navi della Flotta con gli antichi colori sulle ciminiere. A seguito del tragico naufragio dell’ “Achille Lauro” nell’Oceano Indiano nell’autunno del 1994, la nuova direzione ritenne opportuno ribattezzare l’intero consorzio da “Starlauro” a “MSC Crociere” sostituendo anche sulle ciminiere delle navi il vecchio simbolo con uno nuovo, lo stesso che con qualche ulteriore modifica campeggia oggi sui grandi “Cruise-Lines” della Compagnia.

Con grande rincrescimento di molti, visto che il mantenere la grande stella bianca in campo azzurro sarebbe stato un auspicato e doveroso omaggio a tutta la tradizione marinara del nostro Paese ed in particolare ad una Società protagonista di primo piano della Storia Marittima del Novecento italiano che ha contribuito allo sviluppo

dell'economia nazionale costituendo uno degli esempi più alti dell'imprenditoria navale di casa nostra, a cominciare dal suo "capo storico" Achille Lauro, ai figli Ercole e Gioacchino, ai dirigenti, a tutte le maestranze, i marittimi e gli impiegati che hanno fatto parte di questo grande consorzio le cui navi, passeggeri o mercantili che fossero, hanno portato il nome di Napoli e dell'Italia nel mondo e sono ancora ricordate con orgoglio, commozione e affetto.

A Genova, in Piazza della Nunziata, sulla facciata del bel palazzo patrizio già di proprietà della importante famiglia Lomellini e che è stato a suo tempo una delle sedi principali della "Flotta Lauro", campeggia ancora oggi la scritta in ottone e la stella simbolo della Compagnia. Non so se ciò sia stata una scelta voluta o una dimenticanza: nell'un caso o nell'altro mi auguro che non venga mai rimossa, come invece è accaduto sulla facciata dell'imponente edificio che ospita oggi nella centralissima Piazza De' Ferrari la sede della Regione Liguria ma che i Genovesi coi capelli grigi continuano ancora a chiamare con un pizzico di nostalgica malcelata consapevolezza il... "Palazzo della Navigazione Italia".

Quando Genova costituiva, assieme a Napoli, Trieste, Venezia e Palermo, uno dei più importanti crocevia nazionali per i nostri transatlantici e le navi passeggeri della "Flotta Lauro" vi erano di casa.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 20 settembre 2021

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

Chiusura-centenario-Stella-Maris/

Lunedì 04 ottobre nell'ambito della chiusura dell'anno centenario dell'Apostolato del mare

(04 Ottobre 2020 – 04 Ottobre 2021)

[https://www.gsweek.it/events/event/ Nella Genoa Shipping
Week](https://www.gsweek.it/events/event/Nella_Genoa_Shipping_Week)

Invito all'evento di lunedì 04 Ottobre estendendolo anche nei
vostri ambienti

Grazie

Un po' di Storia

Il 4 Ottobre, 1920 pochi collaboratori di alcuni porti inglesi si riunirono in Glasgow e decisero d'imprimere un indirizzo unico al loro lavoro, al quale diedero il nome di « Apostleship of the sea ». In questa occasione Peter Anson, un convertito dall'anglicanesimo, avanzò l'idea che è diventata il germe dello sviluppo dell'A.M.: cioè che a fianco di questa azione religiosa s'iniziasse un lavoro di assistenza, avvicinando i marittimi così

da far trovare loro degli amici che vengono a cercarli in nome della carità di Cristo. Da questa idea venne subito la definizione dello scopo dell'A.M. indicato dalle costituzioni: «promuovere il benessere spirituale, morale e sociale dei marittimi». Il loro motto era «down to thè sea» e lo stemma un'ancora intrecciata con un salvagente ed aventi al centro un Sacro Cuore di Gesù.

La Stella Maris di Genova scoprirà una targa ricordo nella Chiesa di San Marco al Molo ,nel porto antico di Genova

Ore 15.30

In questi locali nel 1932 nasceva la prima Stella Maris in Italia

Nel 1932 si parla per la prima volta in Italia d'iniziare un lavoro di apostolato fra lavoratori della marina mercantile. Promotori sono alcuni genovesi che si raggruppano in una Conferenza di San Vincenzo intitolata alla «Stella Maris (la struttura più idonea in quel momento per impostare tale lavoro era quello della Conferenza di San Vincenzo) Erano infatti stati informati da Padre Desmond Chute — un sacerdote inglese residente a Rapallo del modo in cui il lavoro è stato già impostato all'estero e così hanno aperto un locale per i marittimi, con una biblioteca, presso la Chiesa di San Marco, al molo vecchio.

S.Em. il Cardinale Minoretti (Arcivescovo di Genova) approva questo inquadramento nella San Vincenzo, inquadramento che diventerà una caratteristica per estendere

il lavoro in Italia, appoggiandolo ad un istituto così diffuso e stimato e dandogli la fiducia che l'opera si qualificasse.

Nello stesso anno 1932 si tiene in Genova un Convegno Nazionale Vincenziano ed in tale occasione i membri della "Stella Maris" che vi partecipano raccomandano la nuova attività ai confratelli di tutta Italia.

I primi a raccogliere l'invito di Genova sono i Confratelli di Savona.

Al termine della Cerimonia

Ore 16

Seguirà imbarco sui motovedetta Guardia Costiera (più alte imbarcazioni messe a disposizione da Rimorchiatori e Ormeggiatori), per deporre una corona in mare a ricordo di tutta la Gente di Mare e per la Torre Piloti.

Diacono Massimo Franzì

Referente Diocesano Apostolato del Mare

Direttore Stella Maris Genova

Presidente Federazione Nazionale Stella Maris

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 16126 Genova

tel./ fax. 010 265684 Cell: 347.7958160

E-mail : genoa@stellamaris.tv

da [Lo Straniero - Il blog di Antonio Socci](#)

**ZIBALDONE N 21. E' SCOPPIATA UNA
STRANA DANTEMANIA**

Il cappello di Tobia Costagliola

Il 19/09/2021 12:03 Lucano Decio <decio.lucano@tim.it> ha scritto a Tobia Costagliola:

Ricevo ogni tanto il blog di Antonio Socci e talvolta lo trovo divertente, come questo che mi permetto di allegarti.

Buona domenica caro Tobia

Decio

Carissimo Decio,

ti ringrazio molto per aver pensato a me : mi ci voleva proprio un testo come quello di Socci. In questo ultimo anno mi sono

spesso sentito in colpa per aver sottovalutato o, come suol dirsi "preso sottogamba" le commemorazioni dantesche programmate, improvvisate, diffuse in tutto l'orbe terraqueo con mezzi e modalità impensabili. Devo confessarti che mi sono anche vergognato per aver spesso tenuto un atteggiamento dissacratorio su questa improvvisata "Dantologia" il cui effetto "urticante" mi spinge a deridere e contraddire ogni esperto , sia verace che improvvisato.

Lo Zibaldone di Socci , grazie a te, mi ha, inaspettatamente, reso giustizia. Non voglio essere presuntuoso ma le reazioni ed i commenti di Socci sono molto simili ,anche se di maggior levatura, alle mie esternazioni limitate a mia moglie ed ai miei soliloqui di fronte a tutto ciò che è emerso e sta ancora emergendo dai media. Non ho potuto non pensare a come sia cambiata dal famigerato '68 la scuola e il nuovo approccio all'istruzione che, perseverando fino ai giorni nostri, ha prodotto personaggi che continuano ad essere simboli culturali come Benigni, Pelu' enon dimentichiamo Fedez! Meno male che c'è Cazzullo , Barbero ed altri come Paolo Mieli che ristabiliscono ed elevano il livello culturale degli italiani facendomi vergognare per la mia ignoranza. Eppure qualche quartina dantesca l'avevo imparata anch'io a memoria. ma non dai libri di scuola : da mia nonna....

Fatti salvi gli onori e l'eterno rispetto dovuto a Dante, dopo quanto precede, vorrei solo ricordare che Dante è esistito fin dal 1265,non è nato ieri, quando i nostri improvvisati cultori lo

hanno scoperto. Dove erano fino a ieri se non nella immensa bolgia degli ignoranti e presuntuosi ? Si tratta della bolgia che accoglie tutti coloro che decisero di "cestinare" Dante, il latino e quell'umanesimo che per secoli ha distinto gli italiani. In tutto questo , ovunque in giro per il mondo, Dante è più conosciuto che in Italia e il vituperato "Latino" si studia ancora in Gran Bretagna ed in altre nazioni europee senza interruzione fin dai ..primordi..

Un cordiale saluto.

Tobia Costagliola

da Lo Straniero - Il blog di Antonio Socci

ZIBALDONE N 21. E' SCOPPIATA UNA STRANA DANTEMANIA

Per gli Europei di calcio l'Italia di colpo si è riempita di 60 milioni di commissari tecnici della Nazionale.

Ma intanto la penisola era stata invasa improvvisamente da folle di epidemiologi e virologi, laureati all'università di Twitter, che imperversano sui social se necessario bacchettando scienziati e medici, spesso considerati sospetti complici di Big Pharma.

Negli stessi mesi però sull'Italia si è abbattuta un'altra sciagura: il 700° anniversario della morte di Dante. Cosicché il Belpaese ora pullula di dantisti. Ne spuntano dappertutto.

Il fenomeno è particolarmente significativo perché dal poeta in questione – Dante – per decenni, dopo il '68, tutti sono stati alla larga come se fosse stato appestato (e senza Green pass o meglio senza Red pass).

Era pressoché sparito dalla scuola. Al bando. Chiunque abbia frequentato un liceo dagli anni Settanta in poi lo ha sentito liquidare frettolosamente come reazionario, bigotto e poi omofobo, islamofobo e peggio ancora.

Poi, un bel giorno, il comico più amato dall'Italia “illuminata”, Roberto Benigni, ne fece la sua spalla: il Sommo Poeta venne dilavato e convertito – suo malgrado – alla nuova religione “politically correct”.

Da allora è stato sdoganato dalla cultura egemone e tutti sono diventati dantisti. Le celebrazioni di quest'anno lo dimostrano.

IL PELU' NELL'OVVIO

Poteva mai trascorrere questo anniversario senza un libro su Dante di Alessandro Barbero e uno (anzi due) di Aldo Cazzullo? Sì, poteva. Ma i due prolifici autori piemontesi erano attesi dai media, dunque non hanno deluso.

Il bravissimo giornalista del “Corriere” per la sua predicazione dantesca itinerante ha voluto al suo fianco Piero Pelù perché – sostiene – “nessuno meglio di un rocker può leggere Dante e nessuno meglio di Piero Pelù. Sia perché è fiorentino” sia perché è “contro il potere” (ma quale potere?).

E noi pensavamo che Pelù fosse stato scelto per i suoi memorabili studi di filologia romanza e per la sua profonda sensibilità mistica...

L'ATTUALITA'

L'idea dominante nelle celebrazioni dantesche è: dimostrare l'attualità di Dante. Ma l'unica "attualità" di cui parla ogni verso della "Commedia" è Dio. Non sembra che sia stato compreso.

Dice Cazzullo: "Ovunque troviamo qualcosa che possiamo far risalire a Dante, dalle stampanti 3D a cui paragono il farsi corpo aereo dell'anima in Purgatorio, al Diego Abatantuono di 'Viulentemente mia' che non vuole essere 'sbattuto in Barbagia' ma a Porto Cervo" (Corriere della sera/Firenze, 16/9).

Della stessa profondità teologica sono i quesiti che Stefano Massini, in una intervista immaginaria uscita su "Repubblica" (24/3), pone a Dante: le fake news, la gogna dei social, gli haters e soprattutto la pandemia e il vaccino anti Covid. Com'è noto il Poema Sacro non parla che di Covid...

E poteva mancare il "riscaldamento globale"? A fare di Dante un precursore di Greta Thunberg ci ha pensato l'Istituto Italiano di Cultura di Parigi con un convegno che "La Stampa" (14/9) ha raccontato sotto questo titolo: "Dal castigo divino alle inondazioni d'oggi: il 'climatologo' Dante aveva già capito tutto".

In questa “lettura attualizzata di Dante”, Cesare Martinetti ci presenta il “glaciologo” Jean Jouzel: “Mi immagino Dante come una persona estremamente sensibile al clima. Ne parla ripetutamente”.

In effetti, volete forse negare che nell’Inferno dantesco fa molto caldo e anche molto freddo? Dunque, capite l’attualità della Divina Commedia.

Antonio Socci

XIV edizione del Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards

Caro Collega buon giorno. La XIV edizione del Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards prende in questi giorni il via. Il premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2021 e il 15 aprile 2022. Tutti i dettagli li potrai trovare al seguente bando oppure sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce “Press & Media” al link Mare Nostrum Awards . Ti segnalo che, per questa edizione, il premio totale di 50mila euro netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. Per chi volesse approfondire temi specifici il gruppo Grimaldi mette a disposizione, fino al prossimo 31 marzo, un viaggio apprendimento su una delle sue moderne navi in servizio tra Italia, Spagna e Grecia. Il concorso avrà, anche per questa edizione, il

patrocinio del Consiglio Nazionale dell'Ordine dei giornalisti. Si tratta di un riconoscimento importante che ci motiva ad un maggiore impegno ed a fare sempre meglio. Caro Collega spero di averti informato su un'iniziativa interessante nel qual caso conto molto su una tua (gradita) partecipazione. La segreteria organizzativa del Premio (i recapiti sono in coda al bando) ed io rimaniamo a disposizione per eventuali tue richieste. Grazie per l'attenzione e buon lavoro. **Luciano Bosso**

Luciano Bosso@gmail.com

Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli

Tel. +39 081 5590949 - + 39 335 6248035

Segreteria Organizzativa del Premio – Chiara Palmiero - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Tel. +39 081 496677– fax 081 496425; e-mail: mna@grimaldi.napoli.it

Napoli, 15 settembre 2021

dalla rivista **RICOGNIZIONI**

Lasciatemi partire da tre fatterelli. Il primo: secondo l'attore Brad Pitt, ecologista fanatico, le tossine contenute nei saponi danneggerebbero il pianeta. Pertanto si sottopone ad abluzioni molto limitate, con prodotti "alternativi" (?) al sapone. Questa nuova moda a favore della libertà di olezzo è condivisa anche da altre star hollywoodiane, come Cameron Diaz. D'altronde l'avversione alla pulizia personale ha un precedente illustre

nel mondo dell'ecologia: Fulco Pratesi, il fondatore del WWF Italia, che ha serenamente ammesso di non farsi una doccia da anni, perché non serve consumare tanta acqua. Pratesi si è anche orgogliosamente e significativamente definito “radical chic”, fornendoci un ulteriore buon motivo per tenerci ben distanziati da questa sciagurata categoria politico-sociale.

fine