

DL NEWS 8 agosto 2019
Mensile telematico di terra e di mare

Un buon giornalista può provocare, ma non giudicare,

(Oriana Fallaci)

Da una recente trasmissione in Rai di Maria Rosaria Omaggio sulla vita della scrittrice oggi volutamente dimenticata da un giornalismo adulatorio di parte. (DL)

Armando Fioravanti non è più con noi

Il primo di agosto è mancata una delle più belle figure della scuola e del Nautico San Giorgio di Genova , il professor Armando Fioravanti, 82, che per oltre vent'anni fu anche Vice Preside dell'Istituto con Aldo Marletta. Un matematico di eccezione, uno storico (insieme a Virgilio Bozzo scrisse libri sull'unità d'Italia e poi il prezioso Annuario di questa bicentenaria scuola), aveva un rapporto signorile con i colleghi, era talmente compenetrato nella gestione della scuola che si preparava al dopo e la sponda più graziosa e utile gliela diede l'Associazione Ex Allievi e Docenti del Nautico di cui divenne presidente e sempre organizzatore di eventi piacevoli, del suo voler stare insieme . Era il continuatore della redazione de La Carretta il mitico e storico giornale della scolaresca e poi dell'Associazione; ho lavorato con Armando , Dino, e posso confermare quanto fosse intelligente e discreto nei rapporti umani, quanto amasse questa scuola dove aveva trovato una famiglia ancora più grande della sua bella famiglia cui rivolgo il cordoglio dei lettori di DL NEWS. (DL)

Quei buontemponi che viaggiano solo nei social network

“..va riscoperto quel pensiero in rivolta che – unico- può opporsi alla mistica della tecnologia oggi imperante e che ci impone di pensare e l' Ivolere tutti le stesse cose .Un pensiero che non si conformi cadavericamente al freddo calcolo e al consumo. ..”

(Flavio Ermini da Anterem rivista di ricerca letteraria , giugno 2019)

Aggiungo che i danni morali e psicofisici non solo nei giovani , i videogames inneggianti alla violenza, la disponibilità di acquistare in rete stupefacenti e armi, la mancanza di privacy nei social con le frasi cretine , i selfie cretini, come accenna anche il magistrato Gratteri sulla ndrangheta,¹ hanno chiuso ogni speranza per la rinascita di una nuova generazione. (DL)

CAEN , quattro anni dopo, il mare sempre più piccolo

Titoli di alcuni giornali: Macron si allarga ancora , i francesi ci fregano il Tirreno , Gentiloni regalava chilometri quadrati di mare ai transalpini, perché? La ragione sta nel fatto che la Francia ha promosso una nuova consultazione pubblica indetta dal Ministero francese della Transizione ecologica e solidale (non si scherza nemmeno a Parigi) svoltasi tra marzo e giugno . Qualche deputato nostrano si é accorto di un certo nuovo allargamento dei confini marittimi francesi a danno dei nostri, che poi come tutto il Mediterraneo sono geometrie ricavate dalle interpretazioni delle Zone Economiche Esclusive così ben spiegate nei numerimpredenti della Rivista Marittima dal prof. Caffio e altri esperti del Diritto del mare. I “ nostri” hanno troppo da fare evidentemente nella competizione politica e mediatica per occuparsi di queste beghe da salotto televisivo.(DL)

VLOC Stellar Daisy , sinistri bulk carriers ieri e oggi, le cause

L'indagine del sinistro della very large ore carrier (VLOC) Stellar Daisy marzo 2017 ,22 morti tra l'equipaggio, si è conclusa come riporta The Telegraph di giugno. La nave di 266.141 dwt era naufragata al largo delle coste dell'Uruguay partita dal Brasile con carico iron ore per la Cina. Le cause sono dovute a diversi fattori principali secondo il report tra cui principale il cedimento strutturale , e poi corrosione, difetti spuntati dai viaggi pesanti e tanti porti di caricazione,.... La nave ,1998 , era stata convertita in VLOC nel 2008 in Cina.

La analisi dimostra che le navi devono essere costruite e trasformate con criteri di sicurezza , in teoria sono tutte carrette, ma le le cause degli incidenti totali sono dovute a diversi fattori . Eccone alcuni , losses by cause:

1

- 9 per cargo failure; 4 per collisione e guasti alle macchine, componente elemento umano; 4 per incendio/esplosione; 6 per flooding ; 19 per incaglio; 7 strutturali e non rilevati per un totale di 48 unità dal 2009 che² comprendono tutte le tipologie di bulk carrier, dagli handysize ai capsizes. Questi dati statistici mi ricordano nel settore delle navi alla rinfusa degli anni 70 quando queste unità si spezzavano letteralmente come giocattoli perché mal progettate, peggio costruite e mal condotte nelle operazioni commerciali. Una svolta riparatrice quasi epocale fu allora promossa dal Lloyds Register che per primo intervenne con studi dedicati al gravissimo fenomeno per cui l'IMO dovette cambiare normative. E solo dopo alcuni anni la situazione normativa e costruttiva divenne materia di ingegneri e progettisti. (DL)

Il nostro biastronauta si scopre ecologista

Luca Parmitano , il nostro biastronauta , che la televisione ci ha mostrato tante volte ultimamente perché il nostro nel suo secondo viaggio nello spazio commentava il degrado della nostra terra vista dal suo osservatorio spaziale, forse non ha tenuto conto di quanto inquinamento nella troposfera (lui guardava la terra dalla ionosfera) ha provocato il suo razzo nel suo viaggio . Chi sa perché l'inquinamento del traffico aereo viene quasi sempre sottaciuto o minimizzato ; e invece... é una delle cause più gravi delle emissioni dannose che ricadono sulla terra. (DL)

Boom di iscritti di Usclac-Uncdim e Smacd

Il sindacato dei lavoratori marittimi vuole crescere anche nel mondo dello yachting

Genova, 26 luglio 2019. Il sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina) apre una nuova sede a Viareggio.

I nuovi uffici, che si vanno ad aggiungere alla storica sede di Genova, sono collocati al civico 149 della storica via Coppino, in zona darsena, e sono

stati inaugurati nella serata di giovedì 25 luglio con una breve cerimonia alla presenza di operatori e autorità marittime.

Il presidente USCLAC-UNCDIM-SMACD, comandante Claudio Tomei, spiega le ragioni della scelta: “Intendiamo estendere la nostra attività anche al settore delle navi da diporto, che per molti aspetti è affine a quello del trasporto marittimo classico. Viareggio in questo senso è la scelta più naturale, non solo per la fortissima tradizione nella produzione di megayacht ma anche per l’alto numero di comandanti che sono nati ed operano in questo territorio. A loro vogliamo fornire il nostro supporto e tutela, di tipo occupazionale e legale”.

Il sindacato, fondato nel 1967 e affiliato a Federmanager, ha da poco festeggiato i 52 anni di attività, distinguendosi per molte battaglie a difesa della categoria come quelle, tuttora in corso, sull’amianto e per il riconoscimento del lavoro marittimo come “usurante”.

A seguito di una fortissima crescita avvenuta negli ultimi anni, gli iscritti ad USCLAC-UNCDIM-SMACD oggi sono circa ottocento, in gran parte comandanti, direttori di macchina ed ufficiali di navi.

U.S.C.L.A.C. / U.N.C.Di.M./S.M.A.C.D.

(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando /Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina /Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina)

16121 GENOVA - Via XX Settembre 21/10 - Tel. (010) 5761424 - Fax (010) 5535129

usclac@libero.it uncdim@libero.it smacd@libero.it

www.usclac.it

Col mare (1 e 2) nel cuore, la nostra poetessa ci scrive di Anna Bartiromo

...Mi manchi! E’ vero, è passato tanto tempo, troppo forse... Eppure mi manchi sinceramente, profondamente; del resto sapevo che non mi sarei abituata all’idea di non vederti più come

prima, di non poter più condividere i miei giorni o soltanto qualche ora con te, nonostante che tu, a volte, fossi arrabbiato e ingestibile, cupo o silenzioso; a dispetto dei tuoi improvvisi cambi d’umore, (che potevano arrecare svariati dispiaceri o spiacevoli, inattese sorprese,) io ero affascinata da te e, in fondo, lo sono ancora. So bene che può sembrarti follia momentanea o mera adulazione ma la verità è che rimpiango quelle calde serate estive dove il cielo così pieno di stelle, si rendeva complice della nostra empatia e tu ladro dei miei sentimenti e delle mie segrete aspirazioni. Non avevo bisogno di parlartene ad alta voce, tu capivi e, a modo tuo, mi accarezzavi. Così, mentre la prua lacerava la compagine delle

tue onde io concedevo i miei pensieri a TE e mi lasciavo trascinare lontano dal profumo della salsedine e dal grido insistente dei gabbiani...

Ora non ho più l'opportunità di navigare, di vedere la tua spuma lambire la chiglia di una nave ma mi sei rimasto irrimediabilmente nel cuore, come un Amico Speciale.

Anna Bartiromo

'Col Mare nel cuore. N2.

Stamani sei proprio arrabbiato ne' sei intenzionato a placarti. E' quasi impossibile comunicare con te o esternarti i propri pensieri, nemmeno Tu riesci a filtrare i tuoi sentimenti sebbene si capisca, comunque, che la mancanza di rispetto ti offende; gli abusi gratuiti, la violenza del tuo modo di Essere, della tua grandezza e della generosità che sempre hai elargito con i tuoi naturali prodotti (quella flora e quella fauna) tanto variegati e irripetibili, reclamano un granello di pietà al tuo ancestrale Dio Pagano. Sì, dico "pietà" e non certo vendetta perchè Tu non sai vendicarti, non puoi, non è nella tua Natura. Tu sei così e, se, a volte, la rabbia che mostri fa' disastri o scempio tutt'intorno, per lo più è per la prevaricazione, l'imperizia dell'uomo o la sua vanagloria...Così, nonostante il cielo di un incantevole azzurro e un sole che scalda anche i cuori, non ti plachi e continui a rovesciare tutta la tua furia sugli scogli quasi a ferirne la pietra nel profondo, con una spuma d'onde soffocata di nere, piccolissime alghe legnose che aggrediscono la sabbia, laddove lo stesso Nettuno, pur Padre potente, sembri non darti più ascolto.

Anna Bartiromo. 14/07/2019.

PS. Il g. dopo (non avrei mai pensato che stavo solo anticipando la realtà) infatti tutta la costa cilentana era stata invasa da alghe così.

Le troppe infrastrutture a mare e il nostro isolamento logistico di Fabrizio Vettosi

Fabrizio Vettosi con sense of humor s'"imbarca" sulla nostra carretta con la sua consueta discrezione traendo lo spunto da un articolo de Il Secolo XIX. (DL)

Caro Decio,

Il tuo “piccolo di camera” ritorna a bordo proponendoti (se non lo prendi come offesa) l’articolo pubblicato da “Il Secolo XIX” con cui rispondeva “elegantemente” ai contenuti (non per partigianeria, ma piuttosto poveri a scapito della grande apparenza) dell’evento di AssArmatori in cui si faceva riferimento al fatto che l’Europa è lontana da noi e dallo shipping. Lascio a te, in quanto Master of Masters la facoltà di pubblicarlo, e rimango agli ordini in ciurma.

Buona Domenica, Fabrizio

“In particolare non sono d’accordo sulla teoria del piagnisteo laddove si afferma che l’Europa ha dimenticato il Mediterraneo in termini di logistica marittima; potremmo più facilmente affermare che siamo noi ad aver dimenticato l’Europa visto che il nostro isolamento logistico dipende da noi stessi e non certamente da normative di favore a vantaggio degli Hub del Northern Range; vogliamo alcuni esempi ?

Le troppe Infrastrutture a mare : si hai capito bene, ho detto troppe, realizzate ed in fase di realizzazione, dimenticandoci della famosa “teoria idraulica” laddove un “grande lavandino” (molti porti grandi) a fronte di un “tubo piccolo” (ferrovie) generano solo ingorgo. Siamo ancora a domandarci se la TAV serve solo per la TO-LI mentre continuiamo a progettare faraonici porti container. Ha ragione l’ex Vice-Ministro Rixi quando afferma che l’Italia è un’isola semi-circondata dalle Alpi. Tali concetti aiutano anche a più serene e distaccate oggettive riflessioni concernenti il progetto BRI ed il suo impatto sul nostro Paese

Governance: è inutile ripetere cose che sostengo da ormai quasi 3 anni (entrata in vigore della riforma), ovvero un’implementazione molto “politica” e poco “tecnica” della riforma; un esempio su tutti la concreta non applicazione dell’art. 11 ter (Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP). Ebbi modo di sottolineare in una riunione al Propeller all’allora candidato a tale funzione (Luigi Merlo) la strategicità di tale Organo, divenuto ad oggi un mero e formale salotto da caffè dei Presidenti delle AdSP. Ma tornando alla governance, ciò che spaventa gli Investitori sono le incertezze derivanti da sovrapposizioni di ruoli ed aree grigie che diventano spesso “campi da gioco” per “protagonisti” mediatici del potere portuale. Ed allora vediamo che in uno stesso porto si scatena l’antagonismo frutto di protagonismo tra Presidenti di AdSP, Comandanti, Membri dei CdG, MIT, e “dulcis in fundo” la “New Entry” ART. Vi sembra possibile che in una tale bagarre possa rientrarci un razionale investitore che nell’incertezza del Rendimento delle proprie attività ha un

assoluto bisogno di certezza delle regole e di interlocutori titolati ad emanarle ? E ciò senza tener conto dell'irrazionalità e disomogeneità con cui vengono rilasciati i titoli concessori a fronte di impegni assolutamente irrazionali ed inutili (Investimenti totalmente ridondanti) richiesti dalle stesse AdSP ai pretendenti concessionari e miranti unicamente a salvaguardare l'edonismo mediatico degli stessi Presidenti Ritornando al tema caro ad AssArmatori, ed al di là dei numeri (tutti da verificare), occorre forse auto-esaminarsi coscientemente per provare a verificare le nostre colpe. Noi, ad esempio, in Confitarma (e ti parlo soprattutto della Commissione che seguo io e Beniamino Maltese) stiamo lavorando alacremente alla discussione a livello Europeo che concerne la proposte proveniente da "Poseidon Principles", sponsorizzata da una serie di stakeholder bancari Nord-Europei e che mira ad introdurre una serie di elementi premianti in termini finanziari e di rischio di credito a favore delle aziende di shipping che migliorano gli standard green e blue economy. Al tempo stesso con ABI ed ECSA stiamo affinando il nostro Position Paper per meglio definire i criteri applicativi del "Social and Green Supporting Factor" alla nostra Industry. Trattasi di una nuova metrica che l'EC vorrebbe fare introdurre all'EBA nella valutazione del rischio di credito nei finanziamenti alle imprese. Lo shipping, infatti, nonostante sia alle prese con sforzi importanti in termini di investimenti socialmente responsabili, si potrebbe trovare ad essere considerato un settore "brown" e, quindi, una volta tanto il monito e lo stimolo alla discussione è partito da noi (non conta che sia stata la Confitarma)".

Fabrizio Vettosi

Managing Director

Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

E' come se la rete avesse liberato gli spiriti animali...

Un nostro collaboratore ci manda questo scritto che volentieri pubblichiamo

Quando si parla di Rete e di social network il timore di apparire immediatamente poco moderni, passatisti, laudatori dei bei tempi antichi è molto forte. Soprattutto rischiamo di non capire come ragionano i tantissimi giovani che in questo nuovo mondo sono completamente immersi. È bene quindi riconoscere che la rivoluzione digitale ha trasformato, spesso in meglio, il nostro modo di vivere e di produrre. Ha ridotto drasticamente le distanze tra gli uomini e le

donne delle diverse parti del mondo, ha introdotto tecnologie immateriali che rendono le nostre esistenze più semplici. Ha permesso a tanti piccoli produttori e a tanti innovatori di far conoscere globalmente i loro prodotti e le loro creazioni senza grandi spese. Ma c'è anche l'altro lato della medaglia, quello che lei sottolinea. I social network ci spingono sempre a un giudizio istantaneo, spesso infondato, fazioso e lontano dalla realtà. Abbiamo una parola, e qualche volta un insulto, praticamente su tutto. Ci sentiamo onnipotenti e in grado di attaccare anche chi ne sa su un argomento molto più di noi.

È come se la Rete avesse liberato gli «spiriti animali» che venivano controllati dal rapporto sociale e dalle regole della conversazione pubblica. Una bolla autoreferenziale molto negativa. Ma pensare di tornare al passato è un'utopia. Allora educazione familiare, formazione scolastica, regole di comportamento sui social network (fino a quando sarà possibile l'anonimato?), leggi severe sul funzionamento delle piattaforme sono gli unici antidoti a cui mi viene da pensare.

(Da Corsera, lettere al direttore Luciano Fontana)

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ REX-CONTE DI SAVOIA E MICHELANGELO-RAFFAELLO :
DIFFERENZE E SIMILITUDINI NEL MITO “

Come ho già avuto modo di ribadire in alcuni precedenti capitoli, le vicende nei nostri supertransatlantici “Rex”, “Conte di Savoia” e successivi “Michelangelo” e “Raffaello” sono senza dubbio troppo note agli attenti ed informati lettori di DL NEWS per potere trovare spazio in questa mia “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” dove, spesso, preferisco dare voce e testimonianza a unità meno conosciute ma comunque degne di essere ricordate perchè dimenticate o comunque protagoniste di vicende storiche che è giusto rievocare.

Non si può però ignorare il passaggio nella storia delle nostre navi passeggeri di queste quattro prestigiose unità: l'ho già fatto nei precedenti numeri di DL NEWS rievocando due storie loro pertinenti ("Lillina, la cagnetta dell'Oceano Atlantico" e "L'ultimo viaggio della Michelangelo") ed in questa sede andrò ad approfondire alcuni aspetti a mio avviso a volte anche curiosi che evidenziano alcune analogie nelle vicende di queste unità e si concretizzano in similitudini o all'opposto, talora, in differenze che spesso possono meravigliarci per la loro casualità, oppure farci riflettere come a volte i casi del destino si possono ripetere, nelle vicende degli uomini come in quelle delle navi che, analogamente agli uomini, come loro hanno un'anima. E di ciò ne sono più che convinto.

Primo punto in comune le località di nascita: per "Rex" e "Michelangelo" gli scali dell'Ansaldo di Genova-Sestri Ponente e per "Conte di Savoia" e "Raffaello" quelli triestini dei Cantieri Riuniti ma subito una profonda differenza: mentre "Michelangelo" e "Raffaello" saranno, nelle linee esterne e nella divisione degli interni, due navi praticamente gemelle con piccolissime, trascurabili differenze, "Rex" e "Conte di Savoia" saranno come dicono gli inglesi due "running mates", cioè consorelle ma niente affatto gemelle seppur appartenenti alla stessa compagnia armatrice, la "Società Italia" che sarà proprietaria negli anni di tutti e quattro i transatlantici, impiegati sulla stessa linea al pari di quanto sarà in Inghilterra per la "Cunard Line" con "Queen Mary" e "Queen Elizabeth" e in Francia per "Compagnie Generale Transatlantique" ed i suoi "Normandie" e "Ile de France". Per trovare altri due transatlantici gemelli o quasi dovremmo rivolgerci alla marineria germanica d'anteguerra con il "Norddeutscher Lloyd" che fra 1929 e 1939 gestirà in linea in suoi levrieri dell'oceano "Bremen" ed "Europa".

"Rex", "Conte di Savoia", "Michelangelo" e "Raffaello" saranno, altro punto in comune, le uniche per i loro tempi unità passeggeri italiane a superare le 40.000 tonnellate e la lunghezza di 240 metri, arrivando per la precisione alle cinquanta e più mila tonnellate del "Rex" e ai 275 metri di lunghezza per "Michelangelo" e "Raffaello". Diverse abbiamo detto le prime due nelle linee esterne ma differenti fra loro sia le prime che le seconde negli arredamenti interni. Concepiti per chi amava il lusso dei grandi alberghi del tempo gli interni del "Rex", ultima forse delle navi arredate con lo stile tipico che tanto doveva alla Case Ducrot e Coppedè presente e imperante nei transatlantici italiani a cavallo fra le due guerre. Decisamente più moderni gli arredamenti del "Conte di Savoia" dove il famoso architetto navale Gustavo Pulitzer Finali riuscirà ad esprimere al meglio le sue moderne concezioni seppur con qualche riferimento al

passato che gli venne imposto dagli stessi armatori. Se vogliamo fare una similitudine che può sembrare azzardata, il “Rex” impersonava sotto questo aspetto una gran dama europea che portava oltre Atlantico lo stile a volte ridondante, ma molto apprezzato dalla clientela del tempo, delle ville, dei manieri e delle residenze più importanti d’Europa, mentre il “Conte di Savoia” rappresentava una moderna donna sportiva e dinamica ed era per questo molto apprezzato soprattutto dalla giovane clientela americana che amava trascorrere le proprie vacanze nelle località turistiche più alla moda del nostro Continente o soggiornare nelle città d’arte italiane e nelle capitali europee più importanti. E desiderava farlo viaggiando in nave, possibilmente italiana, in un’epoca in cui il trasporto aereo era ancora riservato a pochi temerari e le nostre unità godevano il favore della clientela grazie al servizio, alla professionalità del personale e all’atmosfera che si respirava a bordo. Stesso discorso anche se meno accentuato per “Michelangelo” e “Raffaello”, nei cui interni, ugualmente e raffinati, per la prima delle due unità si era optato per uno stile più solenne da vero e proprio “Ship of State” mentre per la seconda si era preferito puntare su di un allestimento più leggero dove le stesse tinte selezionate per gli arredi e le pareti davano un senso di maggiore snellezza e freschezza: soluzioni peraltro entrambe validissime e che fin dall’inizio della loro entrata in servizio divisero passeggeri ed equipaggi che si espressero ora a favore dell’una e ora dell’altra abbastanza equamente. Diversi invece i tempi di realizzazione: se per assemblare “Rex” e “Conte di Savoia” occorsero poco più di due anni, altro discorso per “Michelangelo” e “Raffaello”, che ebbero una gestazione lunga più di cinque, non solo per i vari ripensamenti che si ebbero sul progetto in fase di costruzione ma anche per il fatto che i lavori andarono a rilento onde potere mantenere il più possibile occupate le maestranze di un settore che, al di là delle prestigiose realizzazioni del tempo, stava entrando in un periodo di crisi da cui, grazie all’attuale “boom” del mercato crocieristico, si è risollevato solo negli ultimi due decenni. Tribolati poi gli esordi per entrambe le due coppie: tutti sappiamo dei difficoltosi viaggi inaugurali sia di “Rex” che di “Conte di Savoia” ma forse non tutti sono al corrente degli inconvenienti che accompagnarono le prime prove in mare di “Michelangelo” e “Raffaello” e che vennero, ma solo in parte, risolti dal provvidenziale intervento dell’ingegner Niccolò Costanzi che, con le sue geniali correzioni, si prese la rivincita sul fatto di essere stato clamorosamente escluso dalla progettazione dei due supertransatlantici quando a suo tempo, fra l’altro, aveva lui stesso presentato un abbozzo di progetto che poi applicherà ai quasi contemporanei “Galileo Galilei” e “Guglielmo Marconi” del Lloyd

Triestino e successivi “Oceanic” di Home Lines ed “Eugenio C.” degli armatori Costa. Avventurose poi alcune delle traversate di queste quattro unità, che venivano impiegate anche in inverno in un Oceano Atlantico spesso oggetto di uragani e fortunali che mettevano a dura prova la struttura delle navi e l’abilità dei loro equipaggi: più eclatante di tutti l’urto contro un’enorme onda anomala incontrata dalla “Michelangelo” durante una delle sue traversate primaverili all’alba del 12 aprile 1966 e che provocò morti e devastazione sul fronte delle sovrastrutture dell’unità. Ricordiamo però anche l’incendio che il 30 ottobre del 1965 scoppiò nella motrice di poppa della “Raffaello” e la collisione di quest’ultima con una petroliera norvegese nella rada di Gibilterra il 18 maggio 1970, incidente che fortunatamente passò sotto tono e con danni relativamente lievi perchè la prua della nostra ammiraglia sfondò l’unica cisterna vuota dell’altra nave. Anche per “Rex” e “Conte di Savoia” si possono annoverare alcuni episodi critici che per fortuna si sono risolti con pochi danni e, quasi sempre, senza perdite di vite umane: passando a considerazioni più allegre, comune a tutte e quattro le unità il ruolo che hanno avuto quali ambasciatrici dell’”Italian Style” nel mondo ed il prestigio che hanno apportato a tutta la nostra marineria passeggeri nei circa dieci anni di attività. Anche in questo, vite e vicende parallele: dopo avere percorso le stesse rotte, ospitato a bordo la crème de la crème della società del tempo ma anche gli emigranti che sia negli anni Trenta che ancora negli anni Sessanta si trasferivano a vivere nel Nuovo Mondo, ed effettuate più o meno le stesse prestigiose crociere, sia nel Mediterraneo che nei Caraibi spingendosi addirittura fino a Capo Nord ed a Rio de Janeiro per il suo proverbiale carnevale, tutte e quattro verranno ritirate prematuramente dal servizio: “Rex” e “Conte di Savoia” a causa dello scoppio del secondo conflitto mondiale e successivo intervento in guerra dell’Italia, “Michelangelo” e “Raffaello” vinte da un’altra guerra, quella degli aerei a reazione che nel breve volgere di alcuni anni avevano vanificato il traffico marittimo passeggeri sull’Atlantico e non solo e, forse ancora di più, da una gestione scellerata e da una sindacalizzazione estrema che aveva reso assolutamente ingestibile la loro permanenza in servizio.

Non tornarono mai più

Tutte e quattro, le prime due nel 1940 e le seconde fra 1975 e 1976 lasceranno Genova, loro orgoglioso porto d’armamento, per non tornarvi mai più: le prime due per un Alto Adriatico ritenuto più sicuro e le seconde alla volta della rada di Portovenere in attesa di un compratore. Tutte e quattro verranno ugualmente perdute nel turbine di una guerra: la

seconda mondiale per “Rex” e “Conte di Savoia” e quella più recente degli anni Ottanta del Novecento fra Iran e Iraq quando “Michelangelo” e “Raffaello”, vendute allo Scià di Persia qualche anno prima, vennero colpite da missili aria-terra e irrimediabilmente danneggiate mentre si trovavano, in rovina e inutilizzate, rispettivamente attraccate alle dighe foranee dei porti di Bandar Abbas e Busher. Stessa sorte per “Rex” e “Conte di Savoia” nella rada di Capodistria e nel canale di Malamocco presso Venezia. E se oggi fanno male a rivedersi le foto di un “Rex” distrutto da un incendio e adagiato su di un fianco o quelle subacquee della “Raffaello” che pare languisca ancora almeno in parte sui bassi fondali di quel tormentato Golfo Persico dove è andata a morire, altrettanto fanno male quelle dei relitti di “Conte di Savoia” e di “Michelangelo”, recuperati il primo a Monfalcone nel 1950 ed il secondo a Gadani Beach in Pakistan nel 1991 ed entrambi in vista dell'imminente e definitiva demolizione. Comune infine a tutte e quattro queste unità l'impatto ed il ricordo che hanno lasciato nella storia delle nostre navi passeggeri. Entusiasti e detrattori hanno tutti comunque convenuto sempre sull'importanza di queste realizzazioni che, a dispetto dei tanti bastian contrari che hanno incontrato durante la loro carriera, sono state comunque le punte di diamante di tutta la nostra flotta nazionale che, ci tengo a precisarlo, niente ha da spartire con lue odierne mega-navi da crociera che, se è bene ci siano per l'impulso che danno alla nostra cantieristica e all'occupazione dei tanti marittimi, non solo italiani, che vi operano a bordo, sono a mio avviso dei mega resorts galleggianti, degli enormi incroci fra condominio a più piani e villaggio turistico che vanno da un porto all'altro portando masse di croceristi che ormai ogni anno ripetono questo tipo di esperienza viaggiando su mega-battelli sempre più grandi e sempre più accessoriati che però non hanno di certo l'anima e la personalità dei transatlantici di una volta. Tant'è vero che di solito, una volta sbarcati, spesso non ci se ne ricorda nemmeno il nome, cosa che non succedeva a chi aveva la ventura di viaggiare sul “Rex”, sul “Conte di Savoia”, su “Michelangelo” e “Raffaello” o su qualsiasi altro dei nostri transatlantici, dai più prestigiosi ai più piccoli. Un'ultimo accenno di similitudine fra le quattro navi che abbiamo voluto testè ricordare, quello agli uomini che le hanno fatte navigare ed “in primis” ai loro Comandanti in rappresentanza di tutti gli altri. Figure come Francesco Tarabotto, Attilio Frugone, Vittorio Olivari, Antonio Paris Lena e poi Mario Crepaz, Oscar Ribari, Luigi Oneto, Narciso Fossati, Mario Castagnino, Benedetto Biagini e Claudio Cosulich solo per citarne alcuni: uomini eccezionali che con i loro equipaggi, dal primo membro all'ultimo, hanno portato con onore sui mari queste

prestigiose unità ed hanno contribuito a farle grandi, durante tutti gli anni in cui sono state in servizio e a tutt'oggi, nel ricordo di quelli che amano il mare, le navi e le nostre gloriose tradizioni.

Francesco Pittaluga

Genova, 30 luglio 2019

console Associazione "A Compagna"-Genova ingegnere aeronautico storico aeronavale

LETTERA DI VINCENZO ONORATO

SUL REGISTRO INTERNAZIONALE

Riceviamo e pubblichiamo

“Il Direttore Generale del Ministero dei Trasporti, Mauro Coletta, ha convocato le associazioni degli armatori, Confitarma ed Assarmatori, per discutere del Registro Internazionale ma, usciamo dal tecnicismo: che cos'è il Registro Internazionale? Spieghiamolo alla gente.

Con una vecchia legge, la n. 30 del 1998, veniva concessa agli armatori italiani la quasi totale defiscalizzazione dei profitti. Domanda: chi in Italia non paga le tasse? Solo gli armatori! Ma non basta. Noi armatori abbiamo anche ottenuto lo sgravio dei contributi per i marittimi.

Tutta questa generosità da parte dello Stato pretendeva un impegno da parte di noi armatori ad imbarcare allora marittimi italiani, oggi comunitari. Gli armatori italiani si sono presi la defiscalizzazione e gli altri privilegi, mica scemi, ed hanno cominciato ad imbarcare marittimi extracomunitari a stipendi da fame. La maggior parte degli extracomunitari imbarcati su navi italiane, e vi ricordo che una nave di bandiera italiana è un pezzo dello Stato Italiano ovunque essa si trovi nel mondo, non percepiscono realmente più di una manciata di dollari al mese.

190 euro ai sindacati per ogni marittimo extracomunitario

I sindacati non protestano perché con un accordo del 2003

percepiscono per ogni marittimo extracomunitario imbarcato su nave italiana 190 euro. Il risultato qual è? 50.000 marittimi italiani disoccupati, a casa a fare la fame, e gli extracomunitari sulle nostre

navi a fare la fame direttamente a bordo. Chiamiamo le cose per come sono. Lo Stato italiano si è fatto complice degli armatori per lo sfruttamento degli extracomunitari.

Il dirigente Coletta ha convocato una riunione con le associazioni degli armatori per la revisione dell'istituto. Il Coletta è figlio dell'ancien regime e per questo non mi rivolgo a lui ma al Ministro Toninelli che ha dimostrato grande sensibilità e determinazione per il cambiamento: gli armatori italiani pretendono privilegi che nessuna industria italiana riceve, perfetto!

Ma che sulle navi italiane vengano imbarcati marittimi italiani-comunitari o anche marittimi extracomunitari ma allo stesso contratto degli italiani, altrimenti fine dei privilegi. Non siamo razzisti e guai a chi sfrutta la povertà della gente.”

Vincenzo Onorato , Milano, 31 luglio

(Star comunicazione in movimento /Barbara Gazzale +39 3484144780)

MA CNEL E INPS CONFERMANO I BENEFICI DEL REGISTRO INTERNAZIONALE

Sono 38.000 i marittimi imbarcati sotto bandiera italiana

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

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

Infatti, è finalmente disponibile il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il

numero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi.

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

Non ci stancheremo mai di ricordare come l'istituzione del Registro Internazionale abbia rappresentato un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, secondo le linee-guida europee tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito all'Unione europea di essere oggi il primo vettore del mondo.

“Grazie all'istituzione del Registro Internazionale, la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati (di cui la grande maggioranza sono italiani) – afferma Mario Mattioli Presidente Confitarma - Questo dato assume ancor più rilevanza se si considera che altre bandiere comunitarie, pur vantando un tonnellaggio di gran lunga superiore, occupano un numero di marittimi comunitari inferiore”.

Sono passati 20 anni ed è innegabile che la Legge n. 30 del 1998 ha funzionato. Lo dimostra il fatto che la flotta è più che raddoppiata ed è oggi una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, riuscendo a superare momenti di grande difficoltà legati alla crisi economica internazionale.

Parliamo di oltre 1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate, la maggior parte delle quali sono quotidianamente presenti sui mari del mondo inalberando la bandiera del nostro Paese. A fronte di dubbi di recente manifestati circa gli effetti positivi del Registro Internazionale, oggi vi è la prova incontrovertibile che anche l'occupazione marittima italiana e comunitaria ne ha tratto importanti e innegabili benefici.

Indebolire il quadro normativo del Registro Internazionale vuol dire minare una perfetta success story che consente alla flotta italiana di competere sui mari del mondo.

L'analisi CNEL-INPS conferma anche che i nostri marittimi, le cui competenze sono riconosciute in tutto il mondo, sono l'asset fondamentale della nostra industria e restano al centro della success story della bandiera italiana.

Roma, 2 agosto 2019

(Noli Mazza Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 - e-mail: noli.mazza@confitarma.it)

LA GRANDE "PAGINA" SULLA FORMAZIONE

L'istruzione Nautica vista da un... alieno

del comandante Tobia Costagliola

"...manca una uniformità di vedute e prospettive e manca quella necessaria omogeneità, a livello nazionale, che richiede regole istituzionali, valide per tutti, adeguato coordinamento tra le due istituzioni maggiormente coinvolte (MIUR e MIT) e..." (Tobia Costagliola)

La mia vita con la scuola e l'attività di comunicazione

di Decio Lucano

La necessità di avere una "scuola" unica, un unico sistema didattico, completo, omogeneo e "istituzionalizzato" da Nord a Sud.

Quanto abbiamo scritto e "pianto", dal 1965 ad oggi sulla formazione degli ufficiali della marina mercantile italiana, decine di pamphlet, decine di articoli di quotidiani e di riviste, partecipazioni a decine di convegni in tutta Italia. E' la mia esperienza personale, ho lavorato tutta la vita per questo, non solo per partecipare a convegni. Se poi pensate che stanno riproponendo un nuovo Piano Nazionale dei Trasporti!

Non sono mai mancate da parte nostra osservazioni, studi, critiche per la divisione tra Pubblica Istruzione e Marina Mercantile, per la concorrenza di centri di addestramento improvvisati, tranne l'APT di Pavia finché visse e combattè strenuamente contro ministeri e armatori il suo fondatore mai dimenticato, Achille Torti.

Ma c'era allora un sistema didattico in qualche modo omogeneo; i ministeri erano condotti da dirigenti che si sforzavano di capire, non solo la STCW, tutto il comparto oggi denominato cluster, quello di cui si lamenta giustamente Tobia Costagliola. In questo suo articolo rifa il punto

della situazione con la collaborazione del Cesma ,l'associazione dei comandanti europei ,e l'intervento tratto da VITA E MARE del comandante Carobolante che insieme al comandante Lettich ha partecipato al congresso di Anversa.

Che dire ancora? Costagliola ha fatto bene a riesumare la materia, non basta come nei saloon attaccare il cartello Accademia per riunire tutto quello che occorre per fare un buon ufficiale. I comandanti italiani del Cesma, Uselac compreso, sono andati a visitare il centro di Anversa, due secoli, ma noi nel 1967 siamo stati a Marsiglia e poi a Delft in Olanda dove era stato realizzato il primo simulatore di manovra per le grandi petroliere (in Francia ricordiamo Grenoble) per non citare , come abbiamo scritto nello scorso numero (LO AVETE LETTO?) l'Accademia di Kings Point a New York, Odessa e la sua nave scuola; erano ANNI SETTANTA ! E non voglio dimenticare la collaborazione fattiva con il Consiglio Nazionale delle Ricerche a Genova dove sono nate idee e progetti per la istruzione superiore degli ufficiali e lo stesso Ateneo genovese che ospitò gratuitamente (poi anche con Rina) corsi per comandanti e anche per manager armatoriali.

Ebbene voglio dire che bene ha fatto Tobia a dare una scossa al sistema in attesa che qualcosa si smuova in questo settore non per aggiungere norme “ gretine “ scopiate malamente dalla UE o dall' IMO, ma per garantire un percorso omogeneo ai giovani che vogliono avviarsi alla carriera del mare.
Decio Lucano

La necessità di avere una "scuola"unica, un unico sistema didattico, completo,omogeneo e "istituzionalizzato" da Nord a Sud. del comandante Tobia Costagliola

Per quanto riguarda il mio testo vorrei esprimerti il mio pensiero, immutato durante tutto il periodo che dibattiamo questi argomenti. Ho avuto bisogno di ben 5 pagine per poter esprimere ed affermare, sempre a livello personale, un concetto a me caro : la necessità di avere una "scuola"unica, un'unico sistema didattico, completo,omogeneo e "istituzionalizzato" da Nord a Sud.

Impegnarsi ad esaminare, approfondire e giudicare , programmi, corsi vari e specializzazioni, ivi inclusi anche gli EQF, per me è dispersivo e

significherebbe accettare e seguire questo caotico e confuso settore in movimento. Esaltare le eccellenze di una singola accademia o di un ITS o le procedure instaurate da una singola Autorità Marittima o da uno dei "Centri" autorizzati, anche se ne rivela il dovuto apprezzamento, è dispersivo e non utile a quel mio succitato concetto. A parte la diffusa autoreferenzialità, esaminando ogni singolo "ente" si trova sempre qualcosa o tanto di "buono" ed "efficiente" (vedi l'Accademia di Genova che va tra le migliori)-. Ma è questo quello che vogliamo e a cui aspirano i nostri ufficiali in pectore? Non pensi che prendendo (per ipotesi) ad esempio tale Accademia, si debba impostare un sistema unico per tutta l'Italia?

E poi, perchè snobbiamo gli altri paesi che, dobbiamo riconoscerlo, sono più avanti di noi almeno come sistema organizzativo e didattico?

Se Atene piange, Sparta non ride (cfr. Aristodene di Vincenzo Monti). Abbiamo già riportato "il grido di dolore" che viene dal settore marittimo, dai porti, dalla logistica, invischiati in una palude che ha impedito, fin'ora, di affrontare ogni tematica divenuta, ormai, emergenziale. Tralascio, quindi, in questa sede, quanto accade o non accade nel cluster marittimo, su cui stendo un velo pietoso, per affrontare un'altra tematica. Vorrei fare qualche cenno sulla istruzione cosiddetta "nautica" e sugli attuali sistemi pedagogici e di formazione a cui sono sottoposti i nostri volenterosi aspiranti e giovani ufficiali, nonché ai "famosi" corsi di aggiornamento, certificazioni e quant'altro a cui sono sottoposti anche i più anziani, comandanti inclusi. Sarebbe un errore pensare che l'istruzione, la formazione delle risorse umane di tutto il comparto sia perfetta e immune da deleteria confusione.

Si parla spesso dell'alto livello raggiunto, prima dagli ITS e poi dalle Accademie e dell'elevato potenziale formativo a disposizione degli ufficiali, arricchito da corsi speciali di laurea offerti da alcune Università.

Nel frattempo, in applicazione del decreto 935/2017 del MIUR, sono cominciati i corsi universitari per il conseguimento delle "lauree professionalizzanti". Sembra tutto perfetto, ineccepibile e gratificante se non ci fosse la prospettiva che, ben presto, potremmo vedere ufficiali che arrivano a bordo con tanto di laurea ma, allo stesso tempo ci saranno anche ufficiali che, pur avendo tutte le carte in regola e conformi agli attuali regolamenti, essendo dotati di solo diploma (corredato da corsi, ecc.) degli ITS (formazione professionale in ambito tecnologico) potrebbero essere automaticamente discriminati e ritenuti ufficiali di serie B. E come la mettiamo con quegli Istituti Privati a cui ancora è consentito di rilasciare

il diploma (nautico) in un anno? Sinceramente non so quanto sia diffuso il fenomeno.

Qui a Ravenna, ho notato delle locandine di un sedicente istituto Nautico-Trasporti e Logistica, a diffusione nazionale, che pubblicizza il rilascio di un diploma in un anno in : *Conduzione del mezzo navale (ex Capitano), Conduzione di impianti e apparati marittimi (ex macchinista), con sbocchi professionali in navigazione marittima e attività turistiche...* Nel frattempo, l'Università "Parthenope" ha attivato un percorso professionalizzante per gli ufficiali e l'Università di Genova, a sua volta, sta per attivare un corso di laurea normale (non professionalizzante). Indubbiamente si tratta di segnali positivi che denotano un fervore di attività e di proposte che hanno come destinatari gli ufficiali della Marina Mercantile, nell'intento meritorio di conseguire alti livelli di professionalità e di specializzazione nella conduzione di ogni tipo di "nave" e non solo.

Significativo l'entusiasmo manifestato anche dal nostro Decio Lucano che, nello scorso numero, ci ha sottolineato in nove righe le ultime novità : Centro del Mare, Didattica e ricerca, Università, le novità in 9 righe: «5 percorsi di laurea triennale, otto magistrali, dottorati di ricerca, borse di studio, l'Università di Genova ha deciso di mettere il "telegrafo" a tutta forza. Segnaliamo il corso Maritime science and technology, (<https://corsi.unige.it/10948>) , offerto in lingua inglese, volto a formare tecnici nel settore marittimo, ufficiali a livello direttivo. Due curricula: conduzione nave (ufficiale di navigazione) e Engineer and Electro-Technical impianti di bordo per ruoli tecnici o di macchina ».

Ma, allora, va tutto bene ? Oppure che cos'è che non va?

C'è qualcosa che non va e provo un certo disagio nell'esternare il mio pensiero. Sarà forse perché sono "fuori gioco" da tanti anni. Pur prendendo atto dell'enorme potenziale didattico e professionalizzante, non solo degli ITS ma, anche delle Università, con l'individuazione di "lauree ad hoc", messe a disposizione degli Ufficiali, mi sento disorientato e confuso. Forse ci vorrà del tempo per capire meglio ma mi pare di intravedere uno scenario in cui, nonostante sia ottima la qualità didattica ad ogni livello, manca una uniformità di vedute e prospettive e manca quella necessaria omogeneità, a livello nazionale, che richiede regole istituzionali, valide per tutti, adeguato coordinamento tra le due istituzioni maggiormente coinvolte (MIUR e MIT) e una diversa regolamentazione di quella specie di " liberalizzazione" che deriva dal citato decreto 935/2017. Se questo non bastasse, dovrebbe essere, comunque, ben chiaro che va evitata la

concorrenza tra istituti con lo stesso indirizzo e tra le Università con programmi e corsi di studio diversi tra loro anche se finalizzati a fornire all'industria marittima Allievi, Ufficiali, Comandanti e D.M. e altre figure professionali tutte altamente qualificate. In definitiva, senza volere, in questa sede, entrare nel merito dei piani didattici degli ITS/Istituti Nautici, dovrebbe essere fornito, *già all'inizio degli studi, ad ogni aspirante alla vita di mare, uno schema ben preciso del percorso didattico (incluso quello universitario) da compiere in tempi ragionevoli evitando quella confusione (forse solo mia) creata da tutte le "offerte" che si trovano sul "mercato".* Per me è inconcepibile e non può essere giustificato col pretesto della qualità dell'Offerta ! E poi: se si ritiene che l'Università, anche con laurea breve, sia necessaria, come già riconosciuto da altre nazioni, bisognerà renderla obbligatoria e non facoltativa per non creare sperequazioni e confusione...

A proposito di confusione vorrei riportare ad esempio quanto accaduto alle Università di Napoli e di Genova ed enfatizzato anche dalla stimatissima Dott.ssa Fara : « La Parthenope ha attivato un percorso professionalizzante per gli ufficiali. Diversa è la situazione di Genova, in quanto, in questo caso, l'Università attiverà un corso di laurea "normale"(non professionalizzante, quindi ancora più inutile e confusiva rispetto alle informazioni che arrivano ai giovani. Infatti, nel caso di Genova, quello che pare chiaro è che coloro che frequenteranno e concluderanno questo corso di laurea, se vorranno navigare, dovranno ricominciare da capo dopo la laurea). Perché dico "impropriamente" nel nostro settore. Perché le lauree professionalizzanti dovrebbero rivolgersi solo alle professioni ordinistiche (periti, geometri,...), professione cui non appartiene l'Ufficiale, che infatti non ha un "ordine" di riferimento ».

Perché non ci confrontiamo con le altre nazioni e restiamo chiusi nella nostra presunzione autoreferenziale?

Quanti soldi spesi male, quanti disagi, timori e frustrazioni create nei giovani tra il disinteresse o l'interesse disinformato delle istituzioni mentre l'Armamento, anche se finanzia o promuove alcune iniziative, alla fine dei conti , si riserva di "ingaggiare" gli ufficiali che ritiene più validi secondo i propri criteri ed interessi. Chi scegliereste voi? un allievo che viene dall'Accademia, dall'Università o dall'ITS ? Questo è il punto cruciale. Ma non possiamo vedere cosa succede all'estero ?

Questa opportunità ci è stata offerta da Vita e Mare che nel suo numero 5-6 di maggio-giugno 2019 ha riferito sulla 24a Assemblea annuale della

CESMA (Confederation European Shipmasters' Association) che si è svolta nelle giornate del 9 e 10 maggio ad Anversa. Hanno risposto all'invito 21 comandanti, rappresentanti di 20 associazioni, provenienti da 15 diversi Paesi europei; per l'Italia Giovanni Lettich (Collegio Nazionale C.L.C. e di M.), Mario Carobolante (Collegio Trieste) e Marco Giannelli (USCLAC), rispettivamente a nome di tre associazioni diverse e indipendenti una dall'altra, ma accomunate dallo stesso spirito di difendere gli interessi del personale navigante italiano. Significativo il report del Com.te Mario Carobolante di cui riportiamo uno stralcio. Meriterebbe di essere letto per intero e vi rimandiamo, per questo, alla lettura di Vita e Mare sopra citato. Il "report" inizia con il titolo :

Così i nostri ufficiali rischiano la serie B. « [...] la visita in Belgio per noi italiani è stata una doccia fredda, che ci ha portato a toccare con mano la nostra arretratezza (report estratto di Mario Carobolante).

Non parliamo dei nostri naviganti, tra i migliori al mondo, ma del contesto in cui sono costretti a formarsi come professionisti. Nello shipping belga tutto parla di futuro, tutto è proiettato in positivo, sicuramente grazie agli investimenti ma soprattutto alla volontà di fare sistema. Con un porto commerciale fra i più grandi in Europa, al secondo posto solo dopo Rotterdam per quantità totale di merce imbarcata, Anversa ci ha mostrato una realtà aperta al cambiamento e all'innovazione. Di riflesso la "Antwerp Maritime Academy" (AMA), il centro formativo all'avanguardia, unica accademia riconosciuta in Belgio che dipende dal ministero dei Trasporti, dove crescono i futuri ufficiali del Paese, ovviamente tutti con laurea. A ragione in questo centro avanzatissimo ci si può permettere di sostenere la proposta di equiparare il periodo di apprendimento a bordo con il training al simulatore, sempre nell'ottica di tutelare l'occupazione... Mentre noi Italiani annaspiano ancora con le difficoltà di natura burocratica, all'estero è molto chiaro come il compito futuro sia cavalcare l'innovazione. Noi invece i corsi effettuati all'estero non li riconosciamo neppure: la nostra amministrazione, caso unico in Europa, costringe i professionisti italiani a sbarcare, rimpatriare e seguire i corsi in Italia. Eppure i nostri ufficiali sono sottoposti come tutti alla competizione a livello globale sulle navi.

Ci piacerebbe avere risposte esaustive e programmi da implementare senza troppe parole; ci piacerebbe conoscere se l'armamento nazionale, che si vanta di rientrare tra i primi player mondiali (il Belgio è 17mo), conosca le realtà in Nord Europa e si sia mai confrontato con esse, quale motore

propulsivo al fine di creare uno staff nazionale capace di competere con i migliori. Pare invece sia più facile e conveniente “emarginare” il navigante nazionale per ricorrere al risparmio e coprire una nicchia di mercato nello shipping medio basso.

A quando anche in Italia un'accademia che ci ponga al pari dei nostri competitori europei? Quando si metteranno da parte le remore per un confronto aperto tra le attuali accademie e le università, per ottenere un percorso qualificante come negli altri Paesi?

E' necessaria una sinergia totale in questo campo. L'università fornisca il suo staff di professori preparati per i piani di studio teorici e l'Accademia ponga a disposizione, attraverso il MIT come in quasi tutte le realtà Europee, i tutors necessari (Comandanti e Direttori Macchine) per i percorsi professionali e la pratica su simulatori».

Altro paragrafo istruttivo ed interessante :

Belgio. Percorso formativo di eccellenza. Da decenni i capitani arrivano dall'Università

<<[...] Il primo giorno di lavoro, dopo avere approvato le risoluzioni sulle principali problematiche della navigazione i rappresentanti CESMA sono stati accolti in visita alla “Antwerp Maritime Academy“ (AMA), unica istituzione formativa degli Ufficiali della marina mercantile del Paese, direttamente dipendente dal ministero dei Trasporti. [...]La scuola esiste da oltre 220 anni, fondata da Napoleone Bonaparte e nel tempo si è evoluta, pur mantenendo l'impronta matematica voluta dagli antichi fondatori. Offre agli allievi l'opportunità di giungere alla laurea in Nautical Sciences and Marine Engineering. Ha una durata triennale alla fine del quale lo studente acquisisce una laurea accademica che lo pone in possesso del COC OOW “certificate of competency officer on watch”, quindi può iniziare la carriera di bordo nei ranghi di ufficiale. Lo studio teorico è costantemente affiancato nella pratica al simulatore durante i tre anni, con sessioni pressoché giornaliere. [...]. La preparazione e professionalità riscontrate, come pure il necessario safe-control, erano senz'altro rimarchevoli. Con il perfezionamento della durata di un ulteriore anno si raggiunge il “Master's degree“ parificato al “dottorato in scienze nautiche”, dopo di che, raggiunto il titolo di “ Master Mariner ” il laureato è abilitato anche all'insegnamento. Il training in ingegneria marittima ha una durata di tre anni, eventuali perfezionamenti superiori devono essere effettuati presso una delle facoltà di ingegneria navale.

Nei vari moduli accademici si raggiunge attualmente una iscrizione di circa 700 studenti per anno accademico che a fine percorso saranno certificati STCW.

Il PhD in scienze nautiche è stato introdotto nell'anno accademico 2006/2007; il dottorato di ricerca deve includere un programma di studi che contempli: Safety and Health, Maritime Transport, the Marine environment, Maritime energy, Maritime Technique, Human Resources and Communication, Maritime law».

Riconoscimento certificati. Gli Italiani saranno ancora discriminati?

«In merito a una delle risoluzioni adottate dai comandanti europei, riuniti lo scorso anno a Kotor, ovvero la richiesta di attenzione da parte della rappresentanza italiana, circa l'armonizzazione dei corsi professionali e dei certificati marittimi, la Commissione europea si è espressa, scrivendo un messaggio a CESMA. La problematica era stata sollevata a Kotor, perchè l'Italia è l'unico Paese a non riconoscere i corsi acquisiti all'estero dai propri ufficiali. Quindi era stato chiesto al sodalizio dei comandanti di intervenire presso l'amministrazione europea, affinché vigilasse sull'effettiva ricezione del dettato comunitario in tutti i Paesi dell'Unione. La competente direzione (Maritime Safety - European Commission) ha scritto alla Cesma, accennando a un "emendamento alla direttiva STCW che semplificherà e aggiornerà il quadro normativo dell'UE in materia di formazione e certificazione per la gente di mare, compreso il reciproco riconoscimento dei certificati tra gli Stati membri. La riforma allineerà le norme dell'UE con la convenzione STCW recentemente aggiornata... Questa modifica della direttiva, tramite miglioramento della digitalizzazione, renderà più efficiente il sistema centralizzato per riconoscere i certificati della gente di mare. La pubblicazione di questo emendamento è prevista entro l'estate 2019". A commento di questa missiva, il com.te Mario Carobolante esprime i propri dubbi: " Ci si chiede a questo punto.... quali ulteriori alchimie la nostra burocrazia, i gruppi di pressione interessati e quanti altri, si inventeranno affinché i nostri marittimi siano ancora considerati negletti ? Primarie compagnie armatoriali richiedono agli ufficiali italiani di effettuare i corsi STCW presso strutture europee pur sapendo che gli stessi ufficiali dovranno sobbarcarsi l'equivalente corso anche in Italia per avere la registrazione in matricola da parte dell'autorità, con dispendio di risorse e riposo non usufruito ».

Riflessioni: chi si farà carico di queste istanze ?

Quanto sopra descritto dovrebbe risultare molto chiaro a tutti e non ha bisogno di alcun commento. Presumo che i Com.ti Lettich e Giannelli

condividano lo scenario descritto dal Com.te Carobolante che, pur limitandosi a descrivere la situazione italiana nel contesto prevalentemente ignorato dello scenario estero e, in questo caso del Belgio, ci ha trasmesso un grido di dolore dal tono simile a quelli provenienti dal Cluster Marittimo da noi già evidenziato.

Ma chi recepirà e si farà carico di queste istanze ? Chi metterà un po' d'ordine in questo caotico "comparto" che rasenta l'anarchia già evocata a suo tempo dal compianto Doderò? Potranno mai i nostri ufficiali pianificare la loro vita professionale, senza alcun rischio di essere discriminati, evitando finalmente assurdi sacrifici e tortuosi percorsi ed avere anche loro la stessa dignità delle marinerie "di fatto" più avanzate? O dovranno continuare a contare soltanto su quella bravura e quelle qualità personali che comunque li distinguono perché innate e retaggio storico delle nostre tradizioni? Siamo comunque un paese "marinaro" e non possiamo permettere che l'ignoranza, l'incuria, la burocrazia e l'incompetenza, soprattutto a livello politico (ma anche istituzionale), condannino l'Italia a retrocedere verso le posizioni mondiali più retrograde anche nel settore marittimo..

Tobia Costagliola

Daniele Fara si congeda dall'Accademia della Marina
Mercantile

Una festa a Genova con ospiti illustri e tanta commozione
di Stefano Briata

L'11 luglio 2019 presso la sede dell'Accademia della Marina Mercantile, in Genova, c'è stata la festa di congedo in onore di Daniela Fara, Direttore della citata Accademia, che va in pensione per limiti di età.

Erano presenti tanti ospiti importanti ed amici, che in ogni caso hanno contribuito a fare nascere e crescere l'Accademia, che con il tempo, tra mille difficoltà di vario tipo, sta diventando il fiore all'occhiello della marineria italiana.

Tra due chiacchiere ed un elegante buffet, ha aperto l'evento il Presidente dell'Accademia il Prof. Eugenio Massolo, che ha salutato gli ospiti ringraziandoli per la loro presenza, passando subito la parola a Daniela Fara.

Daniela Fara, con grande emozione, ha brevemente ed intensamente descritto il percorso dell'Accademia sin dalla sua fondazione nel 2005, tra problemi organizzativi, economici, e anche politici, ma alla fine, come ha detto lei stessa, grazie alla sua tenacia il risultato è stato raggiunto.

Daniela Fara ha passato il testimone a Paola Vidotto, che nel suo breve discorso di insediamento ha detto che terrà conto dell'esperienza del suo predecessore, cercando di utilizzare al meglio i fondi pubblici messi a disposizione delle Istituzioni, dallo Stato agli Enti Locali. Alla Dott.ssa Paola Vidotto auguriamo un buon lavoro, e alla dottoressa Daniela Fara va il più grande e sentito ringraziamento per quello che ha fatto dal 2005 al 2019.

LA STRAORDINARIA STORIA DI UNA PIATTAFORMA DIVENTATA UNA NAZIONE, Principato di Sealand di Flavio Scopinich

L'ing. Flavio Scopinich mi ha mandato INCONTR IN BLU svoltosi al MUMA, Musei del Mare , la storia della Piattaforma Sealand. Noi non pubblichiamo immagini , peccato, ma lo stile di Scopinich è talmente realistico che in qualche modo ce lo fa perdonare, i sottotitoli sono appunto , li abbiamo lasciati, le didascalie delle foto. (DL)

Giovedì 20 Giugno al museo Galata di Genova, quale ultimo appuntamento della bella ed interessante iniziativa "Incontri in Blu", è intervenuto Michael BATES, figlio di Paddy Roy BATES, che fu il reale fondatore del mini-stato del "Principato di Sealand".

Tutto cominciò durante la Seconda Guerra Mondiale, quando la Marina Militare inglese, nel 1942, al fine di potere contrastare le incursioni della aviazione tedesca proveniente dalla Francia, decise di installare, una serie di piattaforme al largo delle coste sudorientali Inglesi. Tale complesso di piattaforme marittime, chiamate "Fortezze Marittime Maunsell", costituivano un complesso antiaereo alle foci del fiume Tamigi, ed una in particolare, una postazione avanzata in mezzo al mare. Nel dettaglio, lo schema di costruzione ed installazione di queste piattaforme OFF-SHORE dell'epoca, era molto primitivo e semplice; si basava essenzialmente nella costruzione di un complesso di piattaforme interconnesse fra loro da ponti, e sorrette da jacket a 3 o 4 gambe, mentre la più avanzata e lontana dalla

costa, era in realtà una piattaforma sorretta da due grandi colonne, la cui base era collegata ad una bettolina.

Modello complesso Maunsell alla foce del Tamigi Schema costruttivo della piattaforma rimorchiata

Tale configurazione costruttiva, consentiva di potere trasportare la piattaforma in galleggiamento, e quando arrivati sul sito, affondare tutta la struttura, con un allagamento controllato, in modo di farla appoggiare sul fondo.

Piattaforma armata durante il rimorchio ,Piattaforma armata durante il posizionamento

Nel caso specifico, come sito finale venne scelto il banco di sabbia “Rough Sands” situato a circa 6 miglia a Sud Est di Felixstowe, un villaggio vicino al porto di Harwich e la piattaforma prese il nome di “H.M. Fort Rough”, che durante tutta la guerra, venne presidiato da circa 150 – 300 membri della Royal Navy. Alla fine della guerra, il personale venne evacuato ed il forte (chiamato anche “Rough Towers”), venne abbandonato.

Location della piattaforma “Sealand” oltre 6 miglia SE da Felixstowe

La “Rough Towers” rimase abbandonata per circa un ventennio, fino a quando nel Natale 1966 Paddy Roy BATES (Un Ex Maggiore dell’Esercito Inglese), occupò la piattaforma con lo scopo di installare e dare continuità alla sua stazione radio “Radio Essex”, che all’epoca era una delle tante radio Pirata che si scontravano in continuazione con le autorità britanniche; autorità che non vedevano di buon occhio la nascita e la proliferazione di radio indipendenti e dal difficile controllo.

Gli avvocati rassicurarono Roy Bates sulla legittimità di occupare tale piattaforma, considerando che:

A) – Nel 1966, le acque territoriali britanniche si estendevano fino a 3 miglia nautiche dalla costa; (le acque territoriali furono estese a 12 Miglia a partire dal 1987).

B) – La piattaforma “Rough Towers” era situata ad oltre 6 miglia dalla costa (quindi fuori dalle acque territoriali).

C) La piattaforma “Rough Towers” era abbandonata e non presidiata a partire dalla fine della guerra.

Conseguentemente Roy BATES, occupò la piattaforma battezzandola SEALAND e cominciò la sua attività di Radio Pirata indipendente.

Situazione acque territoriali britanniche/Proclamazione nuovo stato "Sealand"

Ma la vita delle Rough Towers non è mai stata semplice, nel 1968 ci fu una scaramuccia con alcuni colpi di arma da fuoco scambiati con una fregata della Royal Navy da parte di Michael (figlio di Roy Bates), Fregata che secondo alcuni, aveva il compito di fare sloggiare gli occupanti dalla piattaforma. La corte Inglese, il 25 Novembre 1968, chiamata a giudicare l'accaduto declinò il compito, affermando che essendo la piattaforma fuori dalle acque territoriali britanniche, la corte non aveva giurisdizione sull'accaduto.

Rincuorato dalla sentenza della corte inglese, nel 1975 Roy Bates compì un ulteriore passo, cercando di trasformare la Rough Towers in micro-nazione chiamandola "Principato di Sealand"; compiendo negli anni successivi, tutti quegli atti formali necessari per definire una nazione, quali: Costituzione Nazionale, Bandiera Nazionale, Inno Nazionale, Battendo Moneta, rilasciando passaporti, Bandiera, e Francobolli. Costituì inoltre un Governo interno, riservando a se stesso e consorte, il titolo di Principe e Principessa di Sealand.

Monete (Dollari) dello stato di Sealand

La Costituzione di Sealand è stata scritta nel 1974. Si compone di un preambolo e sette articoli. Il preambolo afferma l'indipendenza del Sealand, mentre gli articoli variamente trattano lo stato di Sealand come una monarchia costituzionale, il potenziamento degli uffici di governo, il ruolo di un nominato, Senato consultivo, le funzioni di una nomina, di consulenza tribunale legale, il divieto di portare armi, se non per i membri di una designata 'Sealand Guard', il diritto esclusivo del sovrano di formulare la politica estera e modificare la costituzione e la patrilineare successione ereditaria della monarchia.

Bandiera dello stato di Sealand Passaporto Francobollo Timbro postale

Nel 1978 ci fu una specie di colpo di stato, approfittando dell'assenza del reggente, la piattaforma fu occupata dal Primo Ministro (un tedesco), che con l'aiuto di alcuni cittadini olandesi, rapì il figlio di Roy Bates e lo fece trasferire nei paesi bassi. La replica del reggente non si fece attendere; l'ex Maggiore dell'esercito inglese, con un elicottero d'assalto ed alcuni mercenari, riprese il controllo della piattaforma, fece prigionieri gli occupanti e con alcune serrate trattative riuscì a fare rilasciare il proprio figlio Michael.

Prigionieri dopo l'assalto dei mercenari

Le proteste dei governi Olandese e Tedesco presso il Governo Inglese furono ignorate da quest'ultimo, in quanto fu replicato loro, che, essendo la piattaforma fuori dalle acque territoriali britanniche, il Governo inglese, non aveva giurisdizione sull'accaduto.

Grazie alla mediazione di un ambasciatore tedesco, il problema venne risolto, i prigionieri rimpatriati in Olanda e Belgio, dando a Roy Bates l'opportunità di affermare che essendoci stato di mezzo un ambasciatore voleva dire che il Principato di Sealand era stato riconosciuto di fatto, da uno stato estero, ed era quindi uno stato vero, purtroppo per Roy Bates, questa interpretazione unilaterale, non fu mai considerata valida, e nessun stato estero mai riconobbe formalmente il Principato di Sealand.

Non solamente il tentativo di colpo di stato minacciò la tranquillità del Principato, ci fu anche un tentativo di assalto da parte di un'altra radio pirata la "Radio Caroline", assalto che fu respinto a colpi di bombe Molotov. A seguito di questi eventi, Roy Bates decise di istituire turni di guardie armate, in modo da prevenire ulteriori futuri tentativi di assalto alla piattaforma.

Articoli dei giornali dell'epoca Guardie armate sul ponte

Come stabilito dalla costituzione, tutta la famiglia Bates partecipò alle guardie armate, prendendo in modo molto serio la difesa armata del Principato, a partire dal padre fino ai figli ed alla figlia

Famiglia Bates in guardia armata sul ponte Figlio Michael ,Figlia

Nel 1987 il Regno Unito decise di estendere il confine delle acque territoriali da 3 a 12 miglia nautiche, ma "fortunatamente" il giorno prima, il Principato di Sealand dichiarò in 3miglia nautiche, la distanza che delimitava le proprie acque territoriali, in modo da non "invaderle" le acque territoriali Inglesi, ed al fine ultimo di non venire fagocitato all'interno delle acque territoriali britanniche, e creare una specie di "confine acquatico" con il governo Britannico.

Tale "fortunata" mossa, ha consentito fino ad oggi la sopravvivenza del Principato di Sealand senza ulteriori "ingerenze" da parte dello stato Britannico.

Traccia delle acque territoriali dello stato di Sealand al 1987

Veduta aerea Principato Sealand

A partire dagli anni '90, per un certo periodo, Sealand produsse anche passaporti, purtroppo, a causa della quantità massiccia di passaporti in circolazione (stimata in circa 150.000 unità), ed una accusa di passaporti falsi circolanti ad Hong Kong, alla fine degli anni '90, la famiglia Bates revocò tutti i passaporti di Sealand che aveva essa stessa emesso nei precedenti 30 anni. Mentre negli anni 2000 una polizia di uno stato europeo, scopri un gruppo criminale che commerciava passaporti falsi del principato di Sealand, uno di questi passaporti, fu trovato in possesso dell'omicida di Gianni VERSACE.

All'inizio del millennio, al fine di incrementare le entrate, fu tentata la opzione di ospitare siti WEB "chiacchierati", che avevano difficoltà a prosperare nei paesi di origine, offrendo ospitalità anche a "NAPSTER". Il 12 Ottobre 2012, alla morte del fondatore Roy Bates, il titolo di Principe è passato al primogenito Michael, che già dal 1999 fungeva da reggente a causa delle precarie condizioni di salute del padre.

Accantonate le tribolazioni finanziarie, nel secondo decennio degli anni 2000, il Principato di Sealand (a scopo promozionale), si fece parte attiva nello sport, legando il nome del Principato a diverse discipline sportive quali:

a) – L'alpinismo: Il 22 maggio 2013 l'alpinista Kenton Cool posiziona la bandiera di Sealand sulla sommità del monte Everest.

b) – Il Football: Nella stagione calcistica 2003-2004, grazie ad un accordo pattuito dal principe Michael con la squadra danese Vestbjerg Vintage, fu creata una nazionale di calcio.

c) – La maratona: Nel 2003, l'atleta canadese Darren Blackburn rappresentò il principato del Sealand nella disciplina della maratona in alcune competizioni.

**Kenton Cool sull'Everest Nazionale Football Maratona con
Darren Blackburn**

Per quanto riguarda il riconoscimento formale da parte di altri stati, che indichi il "Principato di Sealand" quale stato sovrano, è riportata qui sotto, una interessante spiegazione trovata su Wikipedia:

L'affermazione che Sealand sia uno Stato indipendente e sovrano, si basa su un'interpretazione di una decisione, di magistratura inglese, risalente al 1968, in cui è stato dichiarato che Roughs Tower si trovasse in acque internazionali e quindi al di fuori della giurisdizione dei tribunali nazionali.

Nel diritto internazionale, le scuole di pensiero più comuni per la creazione di uno stato sono le teorie costitutive e dichiarative della creazione dello stato.

La teoria costitutiva, è il modello standard ottocentesco della statualità e la teoria dichiarativa è stata sviluppata nel XX secolo per ovviare alle carenze della teoria costitutiva. Nella teoria costitutiva, esiste uno stato esclusivamente tramite il riconoscimento da parte di altri stati. La teoria si divide se questo riconoscimento richiede 'riconoscimento diplomatico' o semplicemente 'il riconoscimento dell'esistenza'. Sealand non ha ricevuto alcun riconoscimento ufficiale, ma è stato sostenuto da Bates che i negoziati condotti dalla Germania a seguito di un breve episodio di ostaggi costituisca 'il riconoscimento dell'esistenza' (e, dato che il governo tedesco secondo come riferito ha inviato un ambasciatore alla torre, riconoscimento diplomatico).

Nella teoria dichiarativa di statualità, un'entità diventa uno stato non appena soddisfa i criteri minimi per la statualità. Pertanto, il riconoscimento da parte di altri Stati è puramente 'dichiarativo'.

Michael Bates lascia il Principato di Sealand a bordo del suo motoscafo

SE LA POESIA MUORE, riflessioni e divagazioni sulla Luna, sui macchinismi digitali, su San Francesco di Vittorio G.Rossi

Se la poesia muore , muore l'uomo; cioè dell'uomo resta soltanto la sua parte animale.

La parte animale dell'uomo è molto importante , ma se nell'uomo essa resta sola, tra l'uomo e lo scimpanzé non c'è più una differenza apprezzabile.

Si prenda per esempio l'amore; se l'uomo fa l'amore soltanto con la sua parte animale , fa l'amore come lo scimpanzé , come il cane; invece se c'è la poesia , a un tratto lui sente che la terra si scrolla e precipita, e poi si ferma , e c'è una grande calma , una grande luce , e lui galleggia in essa, e le acque e i monti della terra cantano di allegrezza.

C'era un mondo miserabile , pieno di privazioni e sofferenze, come era il mondo nel tempo di San Francesco; l'uomo era seduto senza speranza sulle sue macerie d'uomo, piangeva la sua irreparabile sconfitta. Ma ecco San Francesco che si mette a cantare il Cantico delle creature; tutte le cose create , come l'acqua , il fuoco, il vento, il sole, la luna, le stelle, e anche la morte , diventano fratelli e sorelle dell'uomo; e l'uomo sente che ha un valore sulla terra, il suo valore d'uomo, si riprende, si rialza, si mette a camminare nel nuvolo e nel sereno con la sua faccia d'uomo, ed è una bella faccia, somiglia alla faccia di Dio.

Ma allora quando muore un poeta, tutte le cose piangono e la terra si oscura ? Se muore un poeta , può darsi che all'uomo in generale non succeda niente; neanche se muoiono parecchi poeti insieme. Allora vuol dire che la poesia è una cosa; e il poeta può essere un'altra cosa. Attaccata all'idea di fornaio , c'è l'idea del pane , di quell'odore che esce dal forno quando esce il pane , e fa parte del primo mattino, come la prima luce del sole e il canto del gallo. Attaccata all'idea di fabbro ferraio c'è l'idea del ferro che è nel fuoco e diventa rosso come il fuoco, dell'incudine battuta dal martello, e quel suono limpido che resta nell'aria come il canto di un uccello, ma è un canto che appartiene all'uomo.

Attaccata all'idea di poeta ci può essere l'idea della poesia, e può anche non esserci; come non può esserci l'idea di santità attaccata a un prete, quella di eroismo attaccata a un militare.

La poesia ha odore di cielo; quando si alzano gli occhi al cielo , e il cielo è altissimo e puro , e sembra la conchiglia di Dio che è stata aperta; oppure quando si mette la faccia nella pelle delle acque profonde del mare , e nell'oscurità bluastra sembra di intravedere le radici della terra.

Allora il poeta ha le mani piene di pietre preziose ; e tutto quello che lui tocca , diventa oro fino.

Ma i versi di un poeta possono avere anche altri odori e sapori ; possono anche sapere di soffritto di cipolle. Allora non c'è nessun bisogno di lui; non c'era nessun bisogno di lui quando c'era la civiltà coi pastori e le pecorelle; non c'è bisogno di lui adesso che c'è la civiltà dei metalli e meccanismi. Perché l'uomo è l'animale ragionevole; ma questo non gli basta per essere uomo.

L'uomo è andato sulla luna coi calcoli e i macchinismi fatti dall'uomo animale ragionevole ; ma dalla luna ha scoperto qualcosa della terra che lui non sapeva e non aveva mai provato ; la poesia della terra che gira nella solitudine dello spazio, e dà all'uomo che se ne è allontanato una voglia frenetica di tornarci, tornare a essere uomo tra gli uomini. Era un senso nuovo della vita dell'uomo sulla terra; un senso religioso; perché la poesia è una forma di preghiera, cioè di comunicazione con quelle che Leonardo chiama le cose improvabili. I poeti sono rari ; ce n'è uno ogni tanto , come le comete che passano i vista della terra . Ma per gli usi umani dell'uomo essi bastano.

Poi ci sono gli altri ; e si usa chiamare poeti anch'essi ; e sono quelli che ritagliano i versi come i bambini ritagliano la carta con le forbici; e dicono che quella è poesia.

E ci sono anche quelli che tirano fuori le parole dal sacchetto delle parole , le dispongono raffinatamente; e quando hanno raggiunto la perfetta incomprensione , dicono che hanno raggiunto la poesia.

Ma ancora i poeti di adesso , quelli veri e gli altri, non si sono accorti che la poesia che Dante trovò nel paradiso, inferno e purgatorio, cioè nella scienza di allora , che era la teologia si è trasferita nella scienza di adesso; quella che va dall'atomo alle galassie ,cioè dalle cose infinitamente piccole alle cose smisuratamente grandi.

E se molte delle cose che Dante credeva eterne sono morte , la poesia di quelle cose non è morta ; perché l'uomo di adesso continua a piangere e ridere come l'uomo di Dante ; e perché l'uomo di adesso è nei suoi sogni come l'uomo di sempre.

La poesia deve aiutare l'uomo a vivere , cioè a essere uomo. E non la possono sostituire né le macchine né i lauti pasti di idee degli intellettuali; e il filosofo Platone sopravvive non perché diceva cose estremamente sottili, ma perché era un poeta.

E come la scienza non è nell'aspirapolvere e nello schiacciap patate elettrico, così la poesia non è nel verso . La poesia è in un posto segreto dell'uomo , e solo il poeta sa dov'è; e la va a cercare , e mette il suo dito magico nel posto giusto, e allora la poesia viene fuori , e all'uomo sembra di avere altri occhi, altri orecchi, e vedere e sentire le cose come non le aveva mai viste e sentite. E il suo cuore è contento e ride dentro.

Ma che cosa è la poesia ? Nessuno lo sa. Forse la poesia è una forma di energia raggiante , come le onde elettromagnetiche, i raggi del sole, i raggi X; misteriosa come essi, forse misteriosa anche di più. Forse è il soffio di Dio.

E può anche essere nelle scintille rosse e azzurre che fa la dinamo; o nell'idrogeno ionizzato e mantenuto in stato di plasma da un campo elettrico ad alta tensione.

E ora c'è bisogno urgente di lei; l'uomo è in pericolo , è minacciato dal metallo, dai macchinismi, da questa civiltà fatta da pochi e adoperata da molti; e bisogna che il poeta la trovi, la faccia uscire, ne faccia qualcosa come Beatrice o Laura.

Da L'orso sogna le pere, 1° ed.1971

Vittorio G. Rossi

Mystery and Insight in Leonardo Painting edite da Tigulliana

Con un'edizione di 112 pagine scritta in inglese, contenente dieci tavole a colori, le "Edizioni Tigulliana" di Santa Margherita Ligure hanno pubblicato in questi giorni il libro "Mystery and Insight in Leonardo's Paintings" dedicato a Leonardo Da Vinci a 500 anni dalla morte.

Moltissime copie del libro, curato dalla scrittrice Tonia Caterina Riviello, sono partite ieri alla volta della California, dove l'autrice vive.

Il volume, le cui copie sono comunque disponibili presso il "Punto Incontro della Tigulliana" in Via Belvedere 5 a Santa Margherita Ligure, sarà diffuso negli Stati Uniti per far conoscere il grande Genio italiano nell'anniversario della morte.

"Un risultato importante per una piccola realtà editoriale ligure", dichiara il Presidente di "Tigulliana" Andrea Delpino. "Dopo questa esperienza internazionale, il prossimo settembre daremo alle stampe un altro libro, questa volta in lingua albanese, dedicato alle cronache della città di Valona, il scritto dal giornalista Zane Myrtaj".

Aggiungiamo che, da quasi 50 anni, "Tigulliana" pubblica il periodico bimestrale "Bacherontius", che la testata festeggerà il mezzo secolo di

vita il prossimo 15 novembre, e (da quattro anni) edita il trimestrale “Santa Magazine”, che all’inizio dell’anno è diventato “Tigullio Magazine”. Uno sguardo al territorio e uno oltre i confini regionali. E ora persino nazionali.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

“Memorie di un turista”, Stendhal, 1837 da “Viaggio in Liguria” edito per conto del Consiglio Regionale della Liguria nel 1973

IL PONTE...

...”Il mattino...avevo incontrato per prima cosa la piccola piazza dove si tiene la Borsa; quindi sono arrivato alla bella chiesa di Carignano. Per arrivarci è stato necessario fare costruire un ponte, cosa che mi è parsa stupenda prima dell’invenzione dei ponti di ferro. Il ponte di Carignano passa su una fila di case per cui si cammina a trenta, quaranta piedi al di sopra dei comignoli. Posso sbagliarmi di qualche piede, non ho avuto il tempo di cercare i libri che diano la misure esatte... La chiesa di Carignano è un capolavoro di gravità e di nobiltà. Cosa straordinaria, dal punto di vista politico, è il fatto che la chiesa è stata costruita da una sola famiglia, i Sauli, credo, e forse anche il ponte. Nella navata ho ammirato il San Sebastiano del Puget che non è un angelo di bellezza come i Sebastiani di Guido Reni tolti dalle chiese perché innamoravano le bigotte...La figura del Puget è ammirevole e di una verità che da molto tempo è scomparsa dalla scultura. Il Puget ha osato dare un po’ di pancia al suo San Sebastiano ed è un torto, ha offeso la retorica per un suo eccesso di disprezzo verso gli abbellimenti . Per l’Italia non è una gran bella chiesa, ma è costruita in una posizione stupenda: un monticello che interrompe la curva dell’anfiteatro di Genova verso il mare...La si vede da qualsiasi lato della città. I marinai durante la tempesta la vedono da lontano e possono rivolgersi alla Madonna facendo voti”.

