

ARTICOLI DI NICOLO' REGGIO, ROBERTO GIORGI, FRANCESCO PITTALUGA, TOBIA COSTAGLIOLA, ANNA BARTIROMO, FRANCESCO SANNINO, RITA AJMONE-CAT / un libro: UNA VITA CONTROVENTO.

Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

La Guardia Costiera festeggia il 153° anniversario

Mercoledì 18 luglio, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ha celebrato il 153° anniversario della sua istituzione, avvenuta il 20 luglio 1865 con la firma da parte del re Vittorio Emanuele II del Decreto 2438 istitutivo del Corpo delle Capitanerie di Porto, frutto della fusione dei preesistenti Corpi di Stato Maggiore dei Porti e dei Consoli di Marina.

Alla cerimonia, che per la seconda volta nella storia si è tenuta presso la sede del Comando Generale a Roma, erano presenti, oltre al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, il Presidente della Camera dei Deputati, Onorevole Roberto Fico, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Senatore Danilo Toninelli, il Ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, il Ministro delle Politiche Agricole, Senatore Gian Marco Centinaio, il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli e un'ampia platea di Autorità militari, politiche e religiose. A rendere gli onori alle Autorità, la Compagnia d'Onore del Corpo delle Capitanerie di porto, una rappresentanza dei corpi specialistici e la Banda Musicale della Marina Militare. Dopo l'esecuzione dell'inno della Guardia Costiera "Angeli del Mare", sono intervenuti l'Ammiraglio Pettorino, che ha sottolineato come l'evento di oggi sia "un compleanno da celebrare per quanto il Corpo ha fatto nel suo lungo passato e ha in animo di fare nel prossimo futuro", l'Ammiraglio Girardelli, che ha portato il proprio saluto "a tutti gli uomini e donne, militari e civili, del Corpo delle Capitanerie di porto, soprattutto a quelli impegnati in questo momento a bordo dei mezzi navali e aerei, al Comando Generale e nei Comandi territoriali, al servizio e per il bene della comunità", e il Ministro Toninelli, che ha concluso con un caloroso ringraziamento: "Un grazie di cuore per la tutela del nostro mare e delle nostre coste. Ma anche per la grande professionalità e umanità al servizio della vita degli altri".

La cerimonia si è conclusa con la consegna di 3 medaglie al valore di Marina, due d'argento e una d'oro, a militari del Corpo, che, dimostrando professionalità e perizia

marinaresca in diversi scenari operativi, hanno salvato la vita di numerose persone, mettendo a rischio la propria incolumità.

SIAMO OLTRE META' ANNO E LA CARRETTA TELEMATICA NAVIGA A TUTTA FORZA NELLA COMUNICAZIONE di Tobia Costagliola

Carissimo Decio, siamo già al n. 27 delle DLNews. Ciò significa che ,verosimilmente , entro l'anno, arriverai a circa 46 edizioni. L'anno scorso ti sei fermato al n.44. Queste considerazioni, apparentemente di natura statistica o contabile, mi portano comunque a pensare come, gradualmente, di settimana in settimana, di mese in mese, la ruota del tempo gira inesorabilmente senza mai fermarsi , proiettata sempre in avanti, pur nella sua ciclica rotazione che ti fa sembrare tutto ripetitivo e abituale...Tuttavia, pur se proiettati sempre in avanti, verso il futuro, pur se appare non conveniente guardarsi indietro, per non perdere di vista ciò che abbiamo davanti..., durante questo procedere irreversibile, è bello per me soffermarmi ogni tanto. Sofferमarmi senza dover necessariamente guardare indietro, ma almeno, pensare, ricordare, rivalutare ciò che abbiamo lasciato alle nostre spalle e anche renderci conto dei tanti errori e/ omissioni che abbiamo commesso... Cercando di ricondurre il tutto nell'ambito del lento e pur rapido succedersi delle DLNews , spesso, quando leggo il "foglio telematico", oggi assunto a "rotocalco", nella mia mente di "bibliotecario" balena l'idea di raccogliere ogni singolo testo scritto e catalogarlo per argomento... Sono sicuro che ne risulterebbe un'opera interessante ...Guardare indietro non è mai inutile...Sarebbe curioso e interessante vedere come eravamo, quali e quanti erano i problemi che volevamo affrontare, quanti ne sono stati risolti, quanti sono ancora attuali... Ma soprattutto potrebbe esserci d'aiuto verificare dove siamo e come procediamo sulla nostra strada ...nel tempo che ci è assegnato... Purtroppo resta solo un'idea, un mero desiderio, sovrastato dalle incombenze della attuale vita quotidiana che a volte ci sembra soltanto "sopravvivenza". Chissà se . un giorno, qualche giovane di buona volontà, potesse realizzare questo desiderio forse troppo nostalgico o retorico, che mal si coniugherebbe con la prevalente mentalità e le moderne correnti di pensiero... Nel frattempo, andiamo avanti con la tua carretta e con i carichi così eterogenei ed interessanti che tu riesci ad imbarcare senza mai andare "sottomarca" ...e , soprattutto a consegnare ...a destinazione...

Ero partito per commentare brevemente le News ma , poi, mi sono perso... Il "rotocalco", come da te battezzato, pur non avendo immagini, in questa versione, è comunque un invito a vedere, ognuno con la sua personale immaginazione, tutto ciò che c'è da vedere, nelle forme più diverse e più originali...Anche questa volta e forse, soprattutto questa volta, la diversità degli argomenti e il loro equilibrato coordinamento da parte del caricatore/trasportatore hanno reso questa "puntata" interessante e coinvolgente più del solito, da DL a Giorgi, da Granieri a Vettosi, da Sannino a Mariotti, fino a Denecia.

Gli argomenti di Giorgi e Vettosi, tra gli altri, meriterebbero di essere ulteriormente sviluppati e dibattuti...

Un caro saluto.

Tobia Costagliola

LO YACHT CLUB ITALIANO , LE INIZIATIVE E LA BLUE ECONOMY

di **Nicolò Reggio**

Caro Decio, leggo il tuo solito puntuale rotocalco telematico e mi soffermo sul primo articolo a firma di Roberto Giorgi.

Roberto, persona di vastissima esperienza, solleva alcune considerazioni e apre un dibattito che credo valga la pena approfondire tale la ricaduta che potrebbe e deve avere sull'economia del mare italiana.

Sostanzialmente la domanda cruciale é perché, pur detenendo una leadership mondiale nelle costruzioni dei grandi yachts. l'Italia resti poi ai margini del mercato operativo.

Forse la riposta che, sono certo, Roberto aveva in mente ed ha voluto solo accennare nel suo intervento, risiede nel vezzo antico e molto italico di non saper riconoscere le positive ricadute che la crescita e la competenza della concorrenza del pontile accanto possa portare al proprio pontile, ciò che impedisce ogni sviluppo di leadership operativa nel settore dei grandi yachts, ma non solo: in tutto il mercato della nautica da diporto.

Ai numeri proposti da Roberto aggiungo, per quanto possa essere utile, che i maggiori produttori di grandi yachts a vela siano riconducibili a noti nomi Italiani.

Si dice tanto che serva fare sistema tra i più diversi operatori al fine di produrre risultati e ricadute economiche sul territorio, ebbene posso senz'altro affermare che a Genova qualcosa si sta muovendo grazie alle sinergie trasversali che diversi attori hanno deciso di mettere in campo.

Cultura, tecnica, sport, scienza, commercio, turismo, associazioni, imprese, istituzioni e amministrazioni possono essere una macchina da guerra se si muovono insieme, con attività ben coordinate.

E' solo una questione di testa, perché la materia prima c'è, come ha ben riferito Roberto nel suo intervento.

Lo Yacht Club Italiano, che ho l'onore di presiedere, crede fortemente nell'effetto trainante che piccole iniziative comuni e condivise possano avere nel dare avvio al processo di crescita della cosiddetta blue economy B2B ed é per questo che si é già posto come coordinatore di una esposizione B2B dedicata proprio per i grandi yachts a vela nelle darsene della Fiera del Mare.

Prima o poi ci riusciremo!

Nico

Nicolò Reggio

Presidente

YACHT CLUB ITALIANO

Porticciolo Duca degli Abruzzi - 16128 Genova - Italy

Tel.+39.010.253381 - Fax.+39.010.2533870

e-mail:presidenza@yci.it - Web:www.yci.it

Ho letto i commenti del Presidente Reggio che mi trovano sostanzialmente d'accordo con lui. Vorrei aggiungere che per cambiare la percezione del mercato internazionale non bastano le iniziative di pochi anche se reguardevoli, ma soprattutto delle piu' alte istituzioni del paese e da un'associazione dell'industria unica, unita, coesa e pronta ad affrontare i costi finanziari di una campagna mediatica ricca di eventi e manifestazioni a livello mondiale.

Roberto Giorgi

Frazer Yachts President

E' mancato Mariano Maresca, insostituibile animatore dello shipping e formidabile comunicatore

A 82 anni è mancato a Genova Mariano Maresca una delle figure più rappresentative degli ultimi decenni della storia dello shipping. Proveniente da una famiglia di armatori, fu presidente di Assoagenti dal 1971 al 76 e in seguito fino all'83 presidente della Federazione Nazionale degli Agenti marittimi. Amministratore delegato di importanti società come Lertora, Burke & Novi, Siamar, presidente del Propeller Club di Genova dal '84 al 2015 e poi presidente nazionale. Un uomo così nasce e opera nella società ogni 100 anni, proattivo, realistico, concreto nel definire programmi e impegni futuri. Ma, lasciatemelo dire, un grande COMUNICATORE , che vuol dire partecipare attivamente aggregando enti e persone, facendoli lavorare con lui per raggiungere le mete prefissate . L'ho conosciuto negli anni settanta, un uomo d'azione. Sono stato dall'84 iscritto al Propeller ed eletto nel consiglio di questo Club che ho ribattezzato l'Università del Mare per la vastità di temi e di eterogeneità di associati al mondo non solo dello shipping , ma anche dell'Università cui Maresca teneva molto, aprendo spazi e ospitalità ai laureandi in Economia e poi Ingegneria , soci effettivi, un connubio antelitteram scuola lavoro società . Il carattere aspro e concreto, senza "musse", anche quando dirigeva il Club , tagliando corto (io sono stato vittima tante volte) argomenti e relatori , comunicava autorevolezza e entusiasmo e lo abbiamo seguito volentieri con affetto . Alla Siamar (era console onorario dell'Olanda) lo andavo a trovare spesso nel suo spazioso ufficio, facevamo progetti, mi voleva bene a modo suo; lo avevo fatto nominare socio ad honorem del Club dei Capitani di Mare nel 1971, una nomina a cui teneva moltissimo e l'attestato era in mostra nell'ufficio, come teneva tantissimo all'onorificenza di

COMMENDATORE al merito della Repubblica che aveva ricevuto nel dicembre 1986 .

Ma ancora una cosa vorrei ricordare di questo uomo, di cui ti aspetti tutto meno che se la porti via quella “bestia sozza” che è la morte. Vorrei ricordare che un giorno mi diede un suo libro di 84 pagine , graficamente corretto ma in bozza, intitolato “ La mia guerra , e come sottotitolo “gli anni della seconda guerra mondiale visti con gli occhi di un bambino “. Vediamo se merita pubblicarlo, disse. Comincia così : “ *Agli inizi del 1942 mio padre pensò non essere più consigliabile continuare a vivere in centro.... Per me e per mia sorella, più grande di due anni , fu una festa e l’inizio di una nuova avventura e di un nuovo modo di vivere , mentre per il mio fratellino, appena nato, fu solo un problema di poppate ritardate...* ” e così via, le pagine scorrono : il trasloco, la vita di campagna, la stalla, la caccia, i bombardamenti, la scuola, la prima maestra, battaglie tra bande, la “ Topolino 3 fuori serie , alta chirurgia, i partigiani, Radio Londra, la bicicletta, la “mia” prima barca a vela, da imprenditore dello shipping a barista, (il Padre intraprendente acquista un bar vicino casa), la liberazione, il dopo Guerra.

Uno stile divertente incalzante, che denota il carattere di Mariano: giovani e persone mai con le mani in mano, sempre attivi, pratici come insegnava il padre che da armatore a barista a riparatore e recuperatore di navi ritornò sui mari.

Alla famiglia i nostri affettuosi sentimenti di cordoglio.

Decio Lucano

UN PREMIO INTITOLATO A MARIANO MARESCA

Il Presidente del Propeller Club Port of Genoa, avv. Prof. Giorgia Boi, a conclusione dell’anno sociale ha inviato ai soci una lettera di cui pubblichiamo la parte conclusiva che riguarda la figura di Mariano Maresca.

“Consentitemi peraltro di concludere questa mia lettera con una dedica che spero sia da voi condivisa: vorrei infatti dedicare l’anno sociale che si è appena chiuso al nostro indimenticabile Presidente Mariano Maresca - scomparso lunedì scorso - che per tanti anni (dal 1984 al 2015) ha pilotato il nostro Club con energia ed entusiasmo trascinate.

La figura del nostro indimenticabile Mariano Maresca sarà poi ricordata ufficialmente nel corso della prima riunione dell’anno sociale 2018-2019 che si dovrebbe tenere nella serata del 12 settembre prossimo.

Volendo perpetrare il ricordo di Mariano Maresca nel tempo, vi preannuncio inoltre che, con l’inizio della nuova attività sociale, intenderei proporre nella prossima seduta del Consiglio Direttivo di istituire una targa “Mariano Maresca” che alla fine di ogni anno sociale verrà consegnata ad una personalità del cluster marittimo che si è particolarmente distinta nell’attività svolta nel mondo marittimo/portuale, dei trasporti e della logistica.

Chiudendo dunque l’anno sociale con una nota di tristezza ma, al tempo stesso, anche di “speranza costruttiva”- come avrebbe voluto Mariano - vi invio, assieme ai miei più

vivi saluti, l'augurio di una buona estate, in attesa di risentirci per il prossimo anno con tante nuove occasioni d'incontro.

Giorgia Boi

Presidente

**IL MAESTRO D'ASCIA NELLA STORIA : RICORDO DI
GIROLAMO PALOMBA E DI GIOVANNI AJMONE-CAT/**

La lettera della sorella Rita

Caro Decio, ti invio la risposta di Rita Ajmone-Cat, sorella del Com.te Giovanni Ajmone-Cat al mio articolo sul Maestro d'Ascia, a lei inviato su suggerimento di Roberto Balestrieri.

*Con cordiale affetto, **Silvestro Sannino***

Gentilissimo Silvestro Sannino, la ringrazio moltissimo del suo bell'articolo su Mastro Girolamo Palomba, con l'interessante pagina su "Il Maestro d'Ascia nella Storia" e il ricordo del San Giuseppe Due. Mastro Girolamo era davvero straordinario nel suo lavoro, perché in lui l'esperienza e la perizia erano coadiuvate dalla vivace intuizione e dalla sensibilità del suo peculiare senso artistico. Mio fratello aveva una grande stima di Mastro Girolamo e, nel tempo, tra i due era nata una bella amicizia.....e il Maestro d'ascia del San Giuseppe Due è andato in Cielo appena trascorso il giorno di San Giovanni!

Le sono assai grata di avermi partecipato queste graditissime pagine e la prego di ringraziare da parte mia il Professor Roberto Balestrieri per la squisita attenzione nei miei confronti. Le auguro ogni bene per quanto le sta a cuore e le ricambio i migliori saluti

Rita Ajmone-Cat

QUELL'ORRIDO "IT" A PROPOSITO DI NAVI DI SESSO FEMMINILE

di Anna Bartiromo

... Meno male che anche Lilla Mariotti la pensi come me a proposito di "IT", ribadendo ancora una volta il concetto dell'orrido che suscita questo, del tutto innocente, articolo neutro che, purtroppo, solo si accomuna a quel film davvero raccapricciante di S. SPIELBERG. Secondo me, come già accennavo in una precedente DL NEWS, non si sarebbe proprio dovuto arrivare a tale diatriba, che suona solo come una quisquiglia linguistica affatto costruttiva. Il fatto è che, comunque, di sballi idiomatici ne sto proprio sentendo tanti che non hanno nè capo nè coda. Chissà, magari il vento dei cambiamenti spira anche così. ... Fortuna che le navi questo non lo sanno e continuano a navigare con il loro "sesso femminile" a dirla con Sannino lasciando agli altri un tal rompicapo senza sentirsi per niente coinvolte. Devo dire che questa del sesso e del transfer mi ha molto divertita, dandomi tuttavia modo, nonchè conferma, di apprezzare quanto chi veramente ami "IL MARE" non solo lo rispetti ma sappia pure giocarci come con un r.a.g.a.z.z.o.n.e. imprevedibile ma di cui, tutto sommato, ti fidi. Quanto all'"AMERIGO VESPUCCI,, non discuto che possa essere indicato come una bella nave" ma è soprattutto un prestigioso "Veliero", vanto della nostra Marineria e credo che l'articolo maschile si riferisca, in proposito, piuttosto al nome che porta, come per tante altre quali- il C. G. CESARE, IL C. DUILIO, L'ANDREA DORIA, il TITANIC, ad so on. Intanto ne custodisco un bellissimo ricordo nel cuore visto che ho avuto la fortuna non solo di visitarlo (anni fa) nel porto di SORRENTO ma di restarci a bordo fino ad AMALFI, dove poi sbarcai perchè si allontanava per un lungo viaggio.. Un caro saluto a voi tutti,

Anna Bartiromo

INVESTIGANDO SUI MISTERI DEL

JONES ACT : TRE CONSIDERAZIONI SU SHIPPING USA, COAST GUARD, PROTEZIONISMO , EQUIPAGGI E CANTIERI

di Roberto Giorgi, Fraser Yacht President

Jones Act (Merchant Marine Act, 1920)

Questa quasi centenaria legislazione che prende il nome di un senatore americano Wesley . L. Jones (1863-1932) tiene sempre il dibattito come rileva il nostro editorialista Roberto Giorgi e che la rivista Sea History (National Maritime Historical Society) ha ripreso molto profondamente a firma di Mike Rauworth dal lato giuridico in due puntate alla fine del 2017 per spiegare che cosa significasse per gli americani e non soltanto per loro. Il titolo è “ Probing the Mysteries of the Jones Act. Perchè questa “legge “ è sempre attuale e coinvolge sicurezza, welfare, searade, cabotagemma principalmente nata con lo scopo di proteggere i lavoratori americani. Roberto Giorgi grazie alla sua enorme esperienza di shipmanagement e di rapporti con gli Usa sottolinea le contraddizioni e l’anacronismo della dottrina legale di questa legge. L’ultimo report del Port State Control rivela un aumento delle navi cosiddette detenute nei porti , la white list e la black list attraverso le ispezioni dell’autorità marittima . Se è vero che il Diritto della Navigazione è lo strumento dell’economia dei Trasporti , il Jones Act oggi è oggi anacronistico, Giorgi pubblica un articolo del giornale Tradewinds che si rivolge al presidente Trump e che riportiamo integralmente (DL).

Caro Decio, ho letto nella tua ultima pubblicazione un articolo scritto dal mio amico Fabrizio Vettosi su una precisazione sul Jones Act. Caso vuole che venerdì scorso Tradewinds pubblicasse un’opinione sullo stesso soggetto espresso da Terry Macalister, giornalista inglese esperto da 25 anni del mondo marittimo internazionale. Anche se la tematica é sostanzialmente diversa da quella di Fabrizio, ci sono dei riferimenti che si allacciano ad uno scenario ed una strategia futura vicina a quella proposta da Fabrizio.

Prima di esprimere i miei concetti, penso sia opportuno proporre l’articolo di Terry (indirizzato al presidente USA) per chi non l’avesse letto:

quote

Mr President, you need to prove the US flag is in safe hands.

The Paris MOU's grey middle tier safety ranking is not a place befitting the fleet of a superpower.

It would be good if the architect of the slogan Make America Great Again set his

mind to Make the US-Flag Fleet Great Again. Donald Trump may not have noticed the scathing report into the 2015 El Faro casualty or that the safety record of the national fleet is now considered so poor as to rank alongside Iran. He has a lot of other things on his plate, what with trade wars with China, wars of words with Iran and legal wars with his own Mueller inquiry into alleged election manipulation.

But the US president who claims to set so much store by looking after his country's narrow interests should wake up to the fact he is presiding over an embarrassing maritime record.

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control — a 27-nation body as near as the world has to a monitor of substandard vessels at the dockside, has taken the Stars and Stripes off the white list of good practice and added it to the grey list of poorer operators alongside Russia and Kazakhstan, not to mention Algeria and Albania.

It could be worse: the US is not yet on the black list alongside Togo and the Republic of Congo.

But the world's economic superpower should not have such a dismal record of detentions in its flag's fleet that it is put on the grey list.

As veteran American shipping casualty lawyer Brian Starer put it in a piece written by my colleague Michael Angell: "It is unusual to see a highly industrialised country with a long maritime history be in the grey category."

Indeed it is. While only five vessels had been detained by port state control for safety problems in the three years to the end of 2016, nine have suffered this fate in the 24 months to the start of this year.

And all of this in the shadow of continual cuts to the budget of the key organisation in the front line of keeping American waters safe: the US Coast Guard (USCG).

The problem is that if a public body cannot do this work, more and more safety inspections will have to be passed on to third parties, namely class societies.

That should be fine, but critics will point out that a class society can be compromised by its commercial relationships with particular shipowners.

Rear Admiral John Nadeau, who took over the top safety job at the USCG last summer, has promised to turn the US flag fleet's safety record around.

But equally, he spoke at Posidonia last month about the need for regulators such as the USCG to facilitate commerce and do their best not to impede it.

This is a fine line to draw at a time when the US fleet landing on the grey list could discourage charterers from using US-flag tonnage.

Equally worrying is the fact that an ancient ro-ro, the 5,330-lane-metre El Faro (built 1975), could sink so dramatically with the loss of 33 lives and still seemingly have been in compliance with the USCG, the flag state and its classification society, ABS.

The poor old captain got much of the blame (although he bravely and honourably stayed on the bridge until the end) for refusing to change course when faced with a force three hurricane, but the National Transportation Safety

Board report into the accident handed down in December did not hold back in its criticism.

Properly functioning instruments

“[We] require your vessels to be equipped with properly operating meteorological instruments, including functioning barometers, barographs, and anemometers,” it said to TOTE Services, the management arm of El Faro owner TOTE Maritime.

And then this to ABS: “[We want you to] enhance training of your surveyors to ensure that they are properly qualified and supported to perform effective, accurate and transparent vessel surveys, meeting all statutory and regulatory requirements.”

Undoubtedly the loss of El Faro — a Jones Act vessel, no less — and the grey listing have shaken the confidence of US shipping.

Trump should ditch expensive trade wars and invest instead in infrastructure that will safeguard his country's seafarers and its marine industry.

Unquote

Da questa lettura scaturisce un numero di considerazioni che nel passato recente hanno provocato critiche e dibattiti accesi.

Le mie riflessioni sono tre.

- La Coast Guard ha sempre rappresentato per me un ruolo di riferimento come il piu' efficiente, trasparente e professionale ente regolatore internazionale.

Anche se in molti casi ha costituito una sfida onerosa per noi managers, ci ha aiutato a diventare molto più responsabili e disciplinati nel nostro lavoro. E' stato il nostro esame piu importante e tutte le volte che l'abbiamo affrontato, ci ha consentito di migliorare il nostro modus operandi. Il nuovo regime, soprattutto con il suo nuovo Presidente (as Commander in Chief della Coast Guard) meno attento alle regole e più predisposto a favorire i risultati commerciali, potrebbe diventare un ostacolo alla governance e ai valori di equità di questa istituzione. Spero e conto che a livello locale si manterrà una certa indipendenza da Washington e si resisterà a pressioni politiche antitetiche alla loro missione.

--il Jones Act richiede che tutte le merci trasportate per mare tra porti americani avvengano su navi di bandiera americana, di proprietà di cittadini americani, con equipaggi americani e/o residenti permanenti americani. Una forma di protezionismo ormai antidiluviana con una flotta vetusta non piu' commercialmente efficiente in un contesto internazionale. Sono circa un centinaio di navi principalmente petroliere alcune costruite nel 1957 e portacontainers alcune con piu di 40 anni di vita. Anche i cantieri americani si rivolgono solo a questa fetta di mercato (solo l' 1% ha commesse estere). Un mercato incestuoso privo di alcuna iniziativa tecnologica, fuori mercato per i costi e ultimamente anche macchiato da tragedie del mare.

-- la flotta americana è costituita da un altro centinaio di navi che operano sul mercato internazionale soprattutto portacontainers e Roll-on Roll-off. Gli equipaggi americani sono quasi esclusivamente utilizzati su queste due mercati e su un numero di navi passeggeri fluviali. Contratti salariali molto alti, costi legali elevati in caso di dispute, mancanza di un rinnovo nella loro esperienza internazionale sono i principali handicap nell'impiego di questi equipaggi.

E' incredibile che una nazione così potente e dipendente dai traffici marittimi abbia una politica di trasporto così conservativa e di scarsa qualità.

Ritornando al messaggio originale, ritengo che il protezionismo nel campo marittimo non aiuta la competitività, l'innovazione e la formazione dei futuri professionisti del mare.

Per finire una precisazione sulla cantieristica locale. Gli unici cantieri attivi americani che costruiscono navi commerciali sono solo due: Aker e NASSCO. Tutti gli altri (pochi, molti defunti) si rivolgono al settore militare o da diporto.

Roberto Giorgi

Frazer President

I PERSONAGGI CHE HANNO FATTO STORIA

UN CONCERTO E UN LIBRO PER RICORDARE RAUL GARDINI

di Tobia Costagliola

L'ULTIMO IMPERATORE

RAVENNA. Lunedì 23 luglio, festa di Sant'Apollinare, si è tenuto l'atteso concerto diretto da Riccardo Muti al Teatro Alighieri per ricordare Raul Gardini. A 25 anni dalla scomparsa, la Città di Ravenna che già in occasione del decennale gli aveva intitolato una strada, ha ricordato così l'imprenditore che diede lustro alla città, con un appuntamento organizzato da Ravenna Festival in collaborazione con il Comune di Ravenna, l'Autorità di Sistema Portuale, che cureranno restauro e collocazione del Moro di Venezia, e la Fondazione Flaminia, memore della laurea honoris causa conferitagli in Scienze Agrarie dall'Università di Bologna nel 1987.

Riccardo Muti e l'amico scomparso

Riccardo Muti è salito sul podio dell'Orchestra Giovanile Luigi Cherubini per un concerto dedicato all'amico scomparso e offerto alla città; in programma musiche di Mascagni, Leoncavallo, Giordano, Catalani, Martucci e Verdi. Il concerto è stato trasmesso dal Teatro Alighieri e seguito in diretta sullo schermo di Palazzo dei Congressi e su quello collocato in Piazza del Popolo grazie al sostegno della famiglia Gardini. Teatro, Palazzo dei Congressi e la caratteristica ed ampia Piazza del Popolo gremita come ai vecchi tempi, quando, durante la Louis Vuitton Cup e l'America's Cup i "fieri" ravennati, euforici e trepidanti, seguivano le evoluzioni del Moro di Venezia. Una simile folla ci fu nel 1992 quando si celebrò il gemellaggio della città di Ravenna con la città di San Diego dove si era disputata la Coppa America. L'ultimo bagno di folla per Gardini fu al suo funerale nella vicina piazza San Francesco, l'anno successivo.

La mia esperienza da dirigente della Fermar

Quando arrivai a Ravenna, alla fine dell'87, "ingaggiato" come dirigente del settore Chartering and Operation della Soc. Armatrice Fermar, del Gruppo Ferruzzi, si respirava nelle strade un'aria particolare, gente allegra, euforica, il centro storico affollato, oltre che dai soliti turisti e cittadini, dall'andirivieni di persone provenienti o dirette nei vari uffici della Ferruzzi. Lussuosi palazzi per uffici, residenze in antiche case nobiliari, flotte di auto e di velivoli, mecenatismo artistico. I negozi delle quattro strade principali del centro storico erano sempre affollatissimi e lo stesso capitava ad alberghi e ristoranti. Era un piacere vedere quel movimento che rivelava una frenetica ed operosa attività legata in qualche modo al Gruppo Ferruzzi. Via-vai di macchine blu o sportive, gruppi di "colletti bianchi" in abiti blu o grigio, di diversa nazionalità, avvocati, commercialisti, finanziari, tecnici, ecc. Nel week end, gruppi familiari in giro per lo shopping e spesso TIR, provenienti dalle più diverse località, eseguivano traslochi per nuovi insediamenti di "Gente Ferruzzi". Provenendo da Milano, non mi aspettavo simili scenari laddove le mie conoscenze evocavano soltanto una piccola città di provincia, con tanti magnifici monumenti ed un caratteristico porto canale dove continuamente approdavano le grosse navi di Serafino Ferruzzi provenienti dai traboccanti silos granari del Mississippi e del Rio de la Plata. In quegli anni Ravenna sembrava proiettata nell'ombelico del mondo grazie alla visibilità che le aveva dato un solo uomo: Raul Gardini, assurto alla testa dell'impero economico ed industriale della famiglia Ferruzzi, creato e sviluppato "in silenzio" per tanti anni, grazie al lavoro ed all'ingegno del suo fondatore Serafino Ferruzzi. Non starò qui a dilungarmi sulla storia di questo personaggio tanto controverso, ammirato, osannato, osteggiato, contrastato. Se continuassi seppur nei più minimi dettagli della sua vicenda umana e quella del Gruppo Ferruzzi, non basterebbero dieci e più tomi. Susciterei reazioni, commenti e opinioni eterogenee e contrastanti senza essere in grado di affermare la verità, quella assoluta che oggi è ancora presentata come il risultato di tante..presunte verità troppo influenzate da ricordi personali, interessi di gruppi ancora

esistenti e che forse ancora traggono beneficio da quanto è andato distrutto... Ai posteri, soltanto, l'ardua sentenza...

Ritornando alla commemorazione di Gardini, va riportato che il concerto è stato preceduto dalla proiezione di un breve estratto del noto documentario L'ultimo imperatore curato da Giovanni Minoli e Massimo Favia. Nel rinunciare ad una mia personale esposizione della storia di Gardini ritengo comunque doveroso riportare una sintesi del documentario ottimamente presentata dalla bravissima Zelia Pastore che, puntualmente, commenta e recensisce la trasmissione televisiva La storia siamo noi :

<< Gardini a La Storia siamo noi: ascesa e crollo di un imperatore

“Un uomo semplice che voleva avere a che fare con persone di potere ma per scardinarne il sistema e togliere di mezzo il vecchio”. “Un visionario che sarebbe piaciuto a Steve Jobs, con una grande passione nazionale in un contesto globale, ma che avrebbe dovuto essere più prudente”. Una persona che “non voleva mai fermarsi sull'esistente ma andare sempre avanti, moltiplicare gli sforzi, prendere strade sconosciute”. Sono alcune delle opinioni (rispettivamente del biografo Cesare Peruzzi, di Claudio Martelli e dell'ex Ministro dell'Agricoltura Filippo Maria Pandolfi) su Raul Gardini, il protagonista della puntata de La Storia siamo noi in onda giovedì 23 maggio alle 23 su Rai3.

In Raul Gardini, l'ultimo imperatore, di Massimo Favia, si ricostruisce la vicenda di una figura poliedrica: contadino, corsaro, imprenditore e una delle vittime più eccellenti di Tangentopoli. Un'ora per capire di più di questo personaggio glorioso e tragico che ha trascorso una vita ai vertici conclusasi nella tragedia con un colpo di pistola alla tempia il 23 luglio del 1993. Dagli esordi ravennati nell'azienda del suocero Serafino Ferruzzi fino alla disfatta con il fallimento dell'Enimont, il più grande polo chimico italiano di tutti i tempi, crollato sotto i colpi di tangentopoli.

Legato alla terra e al mare/ Le accuse , gli intrighi finanziari

Affascinante, spregiudicato, coraggioso fino alla spavalderia, Raul Gardini era tuttavia un uomo profondamente legato alla terra. Ed è dalla terra che ha costruito il suo impero. Lo zucchero, l'etanolo, il matrimonio tra la chimica e l'agroalimentare. Gardini puntava sempre in alto. Ed è con questo spirito che decide di scalare Montedison ed entrare dalla porta principale nei salotti buoni della finanza. Quando la storia gli si ritorce contro Gardini compie la sua ultima grande impresa: la vittoria della Louis Vuitton Cup con il “Moro di Venezia”, la barca a vela timonata da Paul Cayard con la quale fa sognare e inorgoglire tutti gli italiani. “È stato il suo ultimo momento di gioia”, ricorda Vanni Balestrazzi, l'amico di sempre.

Poi l'inarrestabile caduta. L'ex re della chimica viene accusato di aver pagato la madre di tutte le tangenti: 150 miliardi di lire alla Democrazia Cristiana e al Partito Socialista di allora per uscire senza troppi danni dall'affare Enimont. Per il corsaro di un tempo la prospettiva del carcere e della gogna non sono un'opzione percorribile. Gardini muore lasciando solo un biglietto indirizzato a

moglie e figli con un'unica parola "Grazie">>.

Aspetto che Ravenna si svegli e riprenda il ruolo che aveva con Gardini

Lo scrivente vive ancora a Ravenna, ormai da 30 anni. Ebbene, quell'euforia, quell'orgoglio, quella frenesia di cui ho dianzi scritto, io l'ho vissuta, l'ho provata, sulla mia pelle, non solo come cittadino adottivo di Ravenna, ma dall'interno del Gruppo Ferruzzi, fiero dei miei incarichi sia in Italia che all'estero. Poi la tragedia, il tonfo, l'incredulità di tutti coloro che avevano partecipato o assistito alla vertiginosa, incredibile parabola di questo grande imprenditore e sognatore, protagonista delle vicende finanziarie del nostro paese per circa un decennio e passato, dalle cronache alla Storia, con vari appellativi come Il Contadino, Il Corsaro, Il Marinaio, l'ultimo Imperatore. Per la cronaca, devo precisare che di circa 1200 aziende del Gruppo Ferruzzi, smembrato malamente e svenduto dal sistema bancario (Mediobanca, per non fare altri nomi) erano tutte solide ed in "attivo". Il sottoscritto ha seguito la sorte della Fermar, solidissima ed affermata azienda, ottimamente venduta al Gruppo Coeclerici. Posso dire che lo sgomento ed il dispiacere furono rapidamente soppiantati dagli impegni e dagli incarichi che mi toccarono nell'azienda acquirente.

Ma devo purtroppo anche affermare che, da quel lontano e tragico giorno del 1993, a Ravenna qualcosa è cambiato irreversibilmente... So che molti forse potrebbero non essere d'accordo ma, fino ad oggi, da allora, non è successo ancora niente... Industrie, industriali, nuove aziende, negozi, movimenti di persone, come sopra descritto, restano, purtroppo, un lontano ricordo...

Ravenna attonita e sgomenta resta ancora in attesa. In attesa di qualcosa di forte, di sconvolgente che lasci il segno, che cambi il corso della sua ormai monotona vita. Troppi sono gli annunci, i progetti e gli stanziamenti mai andati a buon fine... Non bastano i soliti flussi turistici, non bastano più le navi da crociera soggette alla precarietà degli approdi... A Ravenna, siamo in attesa.

Siamo in attesa anche di un porto : proprio noi di DLNews abbiamo seguito e documentato, passo dopo passo, quanto sia stato fatto e soprattutto quanto non è stato ancora fatto per riportare il porto almeno al vecchio "rango"... Il famoso progetto Marmarica per la completa riqualificazione della Darsena, tanto sostenuto da Gardini e partito "in quarta", negli anni '90, è ora, dopo 25 anni, in fase di stallo.

Ancora oggi, il Pala De André (Palazzo dello delle Arti e dello Sport) realizzato nel 1989 dal Gruppo Ferruzzi, resta l'unico significativo esempio di architettura contemporanea mai realizzato a Ravenna. E resta anche la testimonianza più importante della "grandeur" dell'impero economico guidato da Gardini. E Ravenna aspetta e spera... Chissà? Potrebbe anche rinascere un nuovo Gardini che potrà, con la sua luce, riportare la città agli antichi splendori di quando, 25 anni fa, sembrava essere tornata capitale dell'Impero Romano d'Occidente... Ci manca, comunque, la soia, la borsa di Chicago e quella di Milano, il bioetanolo,

le regate dell'America's Cup, la Louis Vuitton Cup, l'epopea del Volley femminile della Olimpia Teodora, ci mancheranno i sogni "realizzabili" di Gardini, il suo coraggio, la sua determinazione.

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“COI “POETI” DELLA “TIRRENIA”, SULLE ROTTE NAZIONALI E DEL MEDITERRANEO “

Nell'ambito dei precedenti capitoli di questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" abbiamo ricordato le vicende di alcune unità della Società "Tirrenia", costituita a seguito della grande ristrutturazione delle principali compagnie nazionali del 1932 e, unica fra di esse, ancora operativa oggi giorno sebbene inglobata in un gruppo armatoriale privato che ne ha assorbito flotta e maestranze. Rifacendoci alla sua ormai lunga storia, non possiamo non ricordare la cosiddetta classe "Poeti", costituita da sei moderne unità, poi portate a otto, che per tutti gli anni Settanta e Ottanta del Novecento costituirono la punta di diamante delle nuove navi traghetto immesse in servizio da questa compagnia, leader nei collegamenti di cabotaggio fra i porti nazionali e quelli del Nord Africa.

La loro costruzione venne decisa a suo tempo per arginare la concorrenza che le "Linee Canguro", già ricordate in questa rassegna, avevano iniziato a fare alla "Tirrenia" fin dalla metà degli anni Sessanta, con l'immissione in linea di navi traghetto di moderna concezione che avevano reso obsoleti i postali precedenti, alcuni ormai datati, altri più recenti ma tutti ormai superati da questi nuovi mezzi che consentivano un più rapido imbarco di auto e camions incrementandone oltretutto di misura il numero trasportabile ed offrendo nel contempo ai passeggeri un livello di comfort impensabile sul naviglio precedente.

Dopo gli anni di emparse Tirrenia costruisce una nuova flotta

Dopo alcuni anni di "émpasse" in cui la "Tirrenia" cercò senza grande successo di correre ai ripari noleggiando per un certo periodo la motonave "Appia" dell'"Adriatica" e procedendo in gran fretta alla trasformazione in traghetti di quattro unità della classe "Regioni" di cui abbiamo già parlato a suo tempo, grazie ad un massiccio investimento che solo una compagnia sovvenzionata dallo Stato poteva permettersi, fra 1970 e 1971 approntò sei nuovi traghetti ro-ro battezzati con i nomi di

alcuni grandi scrittori italiani. Costruiti quattro a Castellammare di Stabia e due a Palermo saranno, in ordine di immissione in servizio, “Boccaccio”, “Carducci”, “Leopardi”, “Pascoli”, “Petrarca” e “Manzoni” cui, nel 1978, si aggiungeranno i leggermente più grandi “Deledda” e “Verga” che comunque appartengono di diritto alla medesima classe.

Le prime sei navi erano lunghe 131 metri e larghe 20. Stazzanti quasi 7.000 tonnellate, potevano trasportare circa mille passeggeri di cui la metà sistemati in posti letto in cabine a due o quattro posti, l’80% delle quali dotate di servizi privati. Altri duecento avevano a disposizione comode poltrone pullman già sperimentate a suo tempo su “Città di Napoli” e “Città di Nuoro” adibite al collegamento notturno fra Civitavecchia e Olbia e quasi trecento persone potevano usufruire di economici passaggi ponte ospitati nei comodi saloni e nelle spaziose verande che le navi mettevano a disposizione della clientela.

Spinte da due motori diesel FIAT 16 cilindri a quattro tempi della potenza di 12.354 kW, potevano mantenere una velocità di esercizio di 19-20 nodi ed erano in grado di coprire tutte le tratte esercite da “Tirrenia” in una notte di navigazione o poco più. Analoghi nelle linee esterne anche se di dimensioni poco più grandi “Verga” e “Deledda”, che avevano però una disposizione degli ambienti interni leggermente diversa con conseguente presenza di una sala poltrone in più ed erano motorizzate con due diesel più potenti (16 cilindri a quattro tempi, potenza 14.123 kW) ma non erano dotate della piscina presente, almeno fino al 1979, sulle altre sei navi della serie, quando verrà rimossa per fare spazio anche lì ad una nuova sala poltrone.

Dotate tutte di un ampio garage su due ponti che consentiva il trasporto di 200 automobili più un numero variabile di camions e autoarticolati, le prime sei della serie avevano le sistemazioni passeggeri concentrate sul Ponte Passeggiata dove, da prua a poppa, si susseguiva un ampio salone di soggiorno dotato di bar e comodi posti a sedere, una sala t-v, il foyer, una ventina di cabine di lusso, le uniche a letti bassi presenti a bordo, la zona ristoro dotata di ampia caffetteria-self service e ristorante à la carte ed un salone poppiero anch’esso fornito di bar. Al soprastante Ponte Lido altre cabine, la sala poltrone reclinabili e l’ariosa veranda-bar che dava sull’ampia terrazza poppiera dove era sistemata la piscina. Altre cabine passeggeri erano sistemate nei ponti sottostanti a quello dei saloni e nel complesso il comfort assicurato a bordo era finalmente pari se non superiore a quello offerto dalle navi “Canguro” che in effetti, dopo alcuni anni di prosperità, soccomberanno in breve alla concorrenza che queste nuove unità porteranno loro.

Caratterizzate da un arredamento sobrio ma elegante e funzionale, cui concorreranno tutte le principali ditte italiane del settore, saranno anche le prime unità della “Tirrenia” concepite per l’accoglienza di quel mercato turistico che proprio in quegli anni si stava affiancando al traffico consueto che aveva visto nei decenni precedenti le navi adibite ai servizi con le Isole frequentate per lo più dai soli residenti, da militari in trasferimento, funzionari governativi, lavoratori in trasferta e poco altro.

La prima ad essere immessa in linea sarà la “Boccaccio” nel giugno del 1970 sulla Genova-Porto Torres: seguirà la “Carducci” sullo stesso itinerario nel successivo settembre e poi via via tutte le altre,

I collegamenti coperti dalle prime sei unità della serie saranno quelli principali gestiti dalla “Tirrenia” verso le nostre isole maggiori, Tunisia e Libia, questi ultimi sospesi a

suo tempo in conseguenza delle note vicende politiche che purtroppo vedranno coinvolti tanti dei nostri connazionali presenti in quella nazione dopo l'insediamento al potere di Mu'ammar Gheddafi e la sua politica nei confronti dell'Italia almeno nei primi anni del suo regime.

A metà degli anni Settanta "Boccaccio", "Carducci", "Leopardi" e "Manzoni" vennero destinate alla cosiddetta "linea Z", collegamento giornaliero che le vedeva operare a rotazione continua fra gli scali di Genova, Porto Torres, Civitavecchia e Cagliari e dal 1974 in poi la "Petrarca" sarà adibita ai collegamenti fra Genova, Napoli, la Sicilia e Tunisi.

L'immissione in servizio di questi nuovi traghetti, oltre a sbaragliare la concorrenza, consentì alla "Tirrenia" di alienare alcune unità ormai obsolete: ultimo atto di ciò fu l'introduzione in servizio di "Deledda" e "Verga" sul collegamento veloce notturno Civitavecchia-Olbia in sostituzione delle due unità della classe "Città" già menzionate.

Nell'inverno 1990-91 tutte le navi della prima serie, eccezion fatta per la "Leopardi", furono sottoposte a radicali lavori di ristrutturazione in vari cantieri nazionali e rientrarono in servizio per la stagione estiva successiva con un tonnellaggio aumentato a quasi 12.000 tonnellate ed una capacità di carico portata a 1300 passeggeri e più di 300 auto. Per ottenere ciò le navi non vennero allungate ma alzate di ben quattro ponti, alterandone notevolmente la linea armonica e filante che avevano prima e che ricordava, anche nella forma della ciminiera e del dritto di prua, le più grandi e prestigiose "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino".

LE PEGGIORI DAL PUNTO DI VISTA ESTETICO/ I GRAVI SINISTRI

Tale ristrutturazione, se da un lato aumentò la capacità operativa dei cinque traghetti così trasformati, fu senz'altro una delle peggiori mai viste dal punto di vista estetico: le navi, molto "marine" e affidabili fino a quel momento, persero fra l'altro di stabilità per il peso maggiore portato dai nuovi ponti superiori che, fra le varie conseguenze, contribuivano ad un pericoloso "effetto vela" in concomitanza dell'attracco nei porti sardi, siciliani e liguri dove spesso soffiano venti insidiosi. Per ovviare a ciò furono tutte dotate di "sponsons" sulle fiancate, il che rese la loro linea ancora più sgraziata, e vennero eliminati i portelloni di carico laterali.

Sia le unità trasformate che le altre navigheranno ancora per qualche anno e saranno sempre popolari nei porti che frequenteranno per più di due decenni. Affiancate dalle più grandi ma forse meno belle nuove unità della serie "Strade Consolari Romane" e da altri traghetti frutto della ristrutturazione di unità originariamente concepite per il solo traffico merci, a metà degli anni Novanta cominceranno ad essere alienate.

La prima ad andarsene sarà la "Leopardi", venduta nel 1994 alla "Al Salam Navigation Co." araba che la impiegherà nel Mar Rosso fino alla sua demolizione in India nel 2005 dopo 35 anni di onorato servizio.

Nello stesso anno la "Deledda" sarà venduta in Cina come "Zhong Yuan", seguita da "Verga" che finirà in Grecia ribattezzata "Dimitroula" per la "G.A: Ferries": entrambe verranno smantellate alla fine del primo decennio del nuovo millennio, la prima in Bangla Desh e la seconda in Turchia.

Le cinque unità ristrutturate verranno poste in disarmo alla fine della stagione estiva 1997 per essere acquistate in blocco dalla egiziana "El Salam Shipping" di Suez nel 1999. Tutte manterranno il proprio nome originario con l'aggiunta del prefisso "Al

Salam” e verranno prevalentemente impiegate nei collegamenti del Mar Rosso fra Suez, Jeddah e altri porti secondari sia egiziani che sauditi con qualche sconfinamento nel Mediterraneo Orientale e nel Golfo Persico.

Il 22 giugno del 2002 la “Al Salam Petrarca” affondò in fiamme mentre era in navigazione fra Duba (Arabia Saudita) e il porto egiziano di Safaga: fortunatamente ci fu solo una vittima, ma l’incidente più grave avverrà quattro anni più tardi, il 3 febbraio 2006, quando la “Al Salam Boccaccio” si capovolse improvvisamente e affondò in pochissimi minuti mentre era in viaggio sulla stessa rotta per cause ancora parzialmente sconosciute, probabilmente cattivo zavorramento o errata distribuzione dei mezzi pesanti presenti nel garage, causando la perdita di più di mille persone fra le 1400 presenti a bordo fra passeggeri ed equipaggio.

A seguito di questo incidente, non ritenendole più affidabili, le tre unità superstiti verranno mandate alla demolizione in India, e con questo inglorioso capitolo si chiude la vita sui mari di queste navi traghetto. Che, a dispetto della loro triste e, per alcune di loro, tragica fine, vanno ricordate per l’importanza che hanno avuto a suo tempo nell’ambito dei collegamenti fra l’Italia continentale, la Sicilia, la Sardegna e il Nord-Africa e per il contributo decisivo che hanno dato allo sviluppo in senso moderno e funzionale del traffico marittimo, sia passeggeri che merci, ed all’affermazione del turismo in aree oggi totalmente devolute a ciò grazie, anche, ai tanti turisti che vi hanno messo piede per la prima volta dopo una confortevole e rapida traversata a bordo di uno dei traghetti della classe “Poeti” della “Tirrenia”.

Per inciso, anch’io ho fatto parte di questa schiera di persone oggi molto nutrita, quando da ragazzino mi imbarcai coi miei genitori per una delle mie prime vacanze in Sardegna a bordo della “Carducci”, per quella traversata notturna che ricordo ancora e che in dodici ore ci portò comodamente da Genova a Porto Torres.

Francesco Pittaluga _____ Genova, 23 luglio 2018

Ingegnere aeronautico Console Associazione “A Compagna”-Genova
Storico aero-navale

Quando il 5 era un buon voto

E’ mancata nei giorni scorsi Margherita Balestrini in Zangiacomi, insegnante di scienze naturali e chimica all’Istituto Nautico di Genova fino al 1987. In un elenco satirico di soprannomi gli allievi del Nautico l’avevano definita formula “ UNO “, era severa, inflessibile ma giusta. Negli ultimi anni in pensione era sempre presente alla cerimonia del Premio San Giorgio. Aveva un bel sorriso radioso. Gli allievi di oggi non più ragazzini la ricordano con affetto , anche se i voti erano piuttosto bassi...

LIBRI, PUBBLICAZIONI, EVENTI

UNA VITA CONTROVENTO

Una vita controvento, Storie di mare, di terra e di uomini di Pasquale Buonarotti, Edizioni “ Centro Culturale Studi Storici “, [il saggioeditore.it](http://ilsaggioeditore.it), 460 pagine, € 25 è uscito nell’aprile 2018 narra la vita di un capitano, una autobiografia che vuole innanzi tutto rendere omaggio alla sua famiglia, alle sue radici originarie della Penisola Sorrentina in quel “ vulcano “ di cittadine, paesi , aggrappati sulle colline , affacciati sul mare da cui nacquero stirpi di gente forte e geniale, marinai e contadini , intellettuali e imprenditori, una sagra storica nell’Italia campana.

Che cosa spinge un uomo, un professionista che si è fatto onore in tutti i mari e i paesi del mondo a scrivere la sua autobiografia? Il timore che non resti nulla ai figli , alla famiglia per il dopo, oppure la necessità di trasmettere quei valori, non trovo altra parola, che hanno permesso all’autore, comandante di grandi navi e di navi speciali nell’offshore, di emergere nella vita professionale ? Buonarotti , classe 1949 , Sorrento, ha scritto come tutti i capitani “ scrittori “ , (quelli che ho raccolto in una tesi che pubblico ormai da anni e Buonarotti è il primo del 2018) , che, come sentenziava il nostro “ capostipite letterario “ Vittorio G. Rossi, < solo chi conosce la vita di mare , può scrivere di mare > 1977 .

Ma il nostro autore ha raccontato tutto, proprio tutto della sua vita, e lo ha fatto in uno stile da romanziere , gli anni delle scuole inferiori e dell’Istituto Nautico , la sua famiglia, il servizio militare , il primo imbarco. La sua narrazione non lascia spazio ad angoli di autoreferenzialità, spesso scontati.

Il libro, che chiameremo romanzo d’ora in poi, è fortemente pedagogico , la voglia di insegnare , tramandare, ricordare ogni pertugio della sua vita è imperativo. L’autore in ogni capitolo (sono 17) lascia una impronta didattica e sentimentale, di poesia e di lotta (controvento ?) . Gli imbarchi si alternano e si consumano nel racconto con avvenimenti di cronaca di terra non solo di mare, di considerazioni umane , di filosofia rurale e marinara . Tutto raccontato insieme con le grandi petroliere , i rapporti umani , gli equipaggi misti e gli incontri in tutto il mondo, i grandi sinistri spiegati con maestria , le compagnie armatrici che si disvelano come palcoscenici e lui racconta racconta , personaggi diventano uomini e navi, folclore narrato come i grandi romanziere nelle terre visitate per lavoro.

L’ultimo imbarco e poi la scelta di una ulteriore esperienza come Offshore Installation Manager in Cina su una FPSO (Floating, Production, Storage and Loading), quattro anni al comando di questa straordinaria “ macchina “ multipurpose petrolifera. Il ritorno a casa e la mattina successiva nella basilica di S.Antonino a Sorrento, un atto di fede , i valori che dovrebbero mantenere tutti i cattolici in particolare i naviganti italiani. Una connotazione religiosa che fa seguito alle considerazioni di quest’uomo “controvento” , ma in realtà una carriera densa di soddisfazioni che scrive nel suo romanzo, per lasciare agli altri una eredità di esperienze e di vita. (DL)

Sulle onde I fell in love with Virginia Woolf

Govedì 26 luglio, alle ore 18.00, al Museoteatro della Commenda è stata inaugurata la mostra di Gloria Bertolone Sulle onde I fell in love with Virginia Woolf a cura di Enrico Formica

Insieme all'Artista e al Curatore hanno partecipato :

Maurizio Daccà, Consigliere Mu.MA

Silvano Benedetti, Ammiraglio e promotore del progetto

Giosuè Allegrini, Direttore Museo Tecnico Navale della Spezia, storico Marina Militare, critico d'arte.

Oltre cinquanta opere ispirate dalla lettera del romanzo più rivoluzionario della scrittrice inglese Virginia Woolf "Le Onde" e dai cimeli del Museo Tecnico Navale della Spezia. Fotografie, testi, installazione sonora e video, un progetto nato da un lungo lavoro che unisce fotografia, arte figurativa e letteratura. Mostra accompagnata da catalogo, visitabile fino al 9 settembre.

E' IN DISTRIBUZIONE PROCIDA OGGI

ANNO 31 - N. 5-6 21 LUGLIO 2018 € 2,50

Periodico di Cultura, Costume e Vita Isolana Organo dell'Associazione Culturale Procida Oggi

Direzione, Redazione, Amministrazione: Direttore Domenico Ambrosino

80079 Procida - via Solchiaro, 31

Telefono 081.8101403 - Telefax 081.8101403

E-mail: procidaoggi@libero.it

fine

