

www.deciolucano.it

Il sito con una varietà di voci e in archivio tutte le DL NEWS.

Buon vento, buona vita, buona navigazione

Io ho scelto buona navigazione che riassume tutt'e tre i significati per augurare , nel limite dell'ottimismo , a voi lettori un felice 2021.

Il mio *amico* van Loon definiva i marittimi forzati del mare ; definire questo mestiere in modo così spregiativo mi sembrava una esagerazione , ai suoi tempi e da storico forse, ma oggi questa terribile realtà si è verificata con la pandemia che ha sconvolto tutti i piani di imbarchi e sbarchi di equipaggi financo quarantene fastidiose e tanti disagi per la gente di mare.

Non se lo meritavano questi uomini di mare questo castigo. In realtà i marinai rappresentano una delle categorie più produttive , insieme agli armatori, se non indispensabili al benessere dell'umanità.

Ma anche degli ottimi scrittori . E' la mia tesi sostenuta e pubblicata su riviste specializzate culturali da molti anni e che trovate in un dettagliato elenco nel sito *www.deciolucano.it* al capitolo STORIA.

Da aggiungere il nuovo libro *Velocipher* di Guido Barbazza, narratore fantascientifico di spessore, già capitano di macchina e poi manager di una multinazionale come Alex Stefani tra i giallisti della prima ora , una prosa di amore e

morte tra le compagnie di navigazione e l'automazione navale, la sua specialità.

Il gigantismo delle navi da crociera e delle portacontainer e ora le navi " intelligenti " hanno appannato la ispirazione di quei validi capitani che hanno lasciato una fantastica biblioteca di titoli insieme ai navigatori della vela.

Soprattutto i solitari , da Slocum a Moitssier, Tabarly, Dumas, Cichester , e tra gli itaiani Soldini, Mura, Carozzo anche se oggi la vela dell'America's Cup non ha nulla da spartire con la cultura del mare. Prima di chiudere questo saluto che si è fatto lungo (e chi sa quante dimenticanze) vorrei ricordare Camogli con la società Capitani e Macchinisti navali che muove dall'inizio la vera cultura del mare e il Museo marinaro insieme che sono un mare di prestigiose iniziative . Da Gio Bono Ferrari a Pro Schiaffino hanno tenuto saldamente la prua verso porti sicuri; la Casina dei Capitani a Meta di Sorrento dove la parola d'ordine è professionalità e cultura; il Museo Navale di Imperia di Flavio Serafini ; doveroso citare il Museo Marinaro Galata di Genova diretto da un figlio d'arte e capitano , Pierangelo Campodonico , catalizzatore di cultura a livelli mondiali . CSTN la rivista (sobriamente la chiamano Notiziario) , Centro Studi Tradizioni Nautiche ... il porto della cultura del mare , online ma non ve ne accorgete perché è fatta da professionisti della vela, della grafica, della cultura marinara giunta al suo 100° anno . A Trieste oltre ad Aldebaran che studia la nostra tradizione marinara e tiene un aggiornato catalogo di navi, c'è la redazione della rivista Lussino , una delle più belle riviste di storia e di attualità della fertile comunità che tramanda storia, costumi, ambiente, attualità dell'isola di Lussino da cui è nato un filone importante della cantieristica e armamento . Che dire di Guardia Costiera , ripresa in mano quest'anno dai redattori delle comunicazioni della

Capitaneria di porto , che merita tutto il nostro affetto e il nostro supporto di lettori di un Corpo che vuole dimostrare con il recente libro “Le navi mute” storia del comandante Di Grazia, ucciso dalla mafia o dai servizi segreti ,quanto sia esemplare il compito della G.C. nella lotta ai trafficanti di droga e di rifiuti pericolosi di cui l’Italia è “ricca”nel sottosuolo e nei fondali delle coste calabre.

TTM sopravviverà alle mene della nuova gestione dell’editore? La rivista sempre in attivo nel 2019 aveva festeggiato i suoi primi 50 anni, con inserti speciali che segnano la storia del progresso tecnologico della marineria italiana , unica rivista dello shipping , bilingue, con il sito istituito negli anni 90 , con una redazione che quando è passata al Secolo XIX, ha continuato a radunare nelle sue pagine enti , associazioni e collaboratori che mai nessuna rivista aveva creato,; e che con Angelo Marletta, , storico giornalista della testata e che nessuno ha il coraggio di portare avanti ...

I suoi direttori tecnici erano Mauro Piattelli e Giuseppe Soncin, mancato nel novembre 2020, e l’appoggio del CNR . Potremmo scrivere che la rivista è nata da capitani di mare, una rotta lunga che ci auguriamo di solcare ancora. Ne parleremo ancora , intanto in questo momento così avvilente di pandemia cinese , con la triste contabilità di ogni giorno dei malati che non sono guariti dal contagio del virus citiamo il passo finale di una preghiera della Madonna della Salute che nel 1815 salvò dalla morte il parroco della chiesa plebana di Nervi, don Schiaffino, che la scrisse su ispirazione celeste dopo essere guarito che recita:...” *la vera inaccettabile malattia é non sentirsi amati* “.

Cari lettori vi auguro buon vento, buona vita e buona navigazione per i prossimi giorni e per tutto il 2021.

Decio Lucano

Trattato delle Assicurazioni Marittime

La Fondazione Cattolica di Assicurazione ha pubblicato il secondo volume del Trattato delle Assicurazioni Marittime di Ascanio Baldasseroni, avvocato, dato la prima volta alle stampe nel 1786. Dal Consolato del Mare che risale addirittura all'inizio dell'anno 1000 e poi completato nel 1300 al De Navigatione 1464 di Benedetto Cotrugli, di Ragusa poi console a Venezia della repubblica dalmata molti testi riportano leggi e consuetudini che facevano il diritto del mare nei commerci e nelle controversi della navigazione, ricordiamo Lo Basso dell'Università di Genova, con i suoi recenti studi. Una materia questa che appartiene al passato ma, come scrive Nazzareno Cerni, rappresentano i fondamenti della professione di assicuratore marittimo.

L'angolo di storia inedita

di Silvestro Sannino

Carissimo Decio

Non so se l'apprezzerai ma la nota che ti invio, che è la riduzione per le NEWS di un capitolo del mio libro "La prima navigazione intorno alla Terra" che sto rifinando e di cui abbiamo già parlato altre volte sulle NEWS, contiene una descrizione inedita della navigazione della spedizione di Magellano nello Stretto di Todos Los Santos ed anche della navigazione della nave San Antonio che lasciò la compagnia e fece ritorno in Spagna. L'ho contenuta in 5 pagine ma meno di questo era impossibile senza snaturare il contenuto che per molti

aspetti costituisce una primizia storica in assoluto. Se poi qualcuno avesse qualcosa di ridire si faccia pure avanti, avremo abbondante pane per i suoi denti!

Silvestro Sannino

ACCADEVA 500 ANNI FA

SCOPERTA E PASSAGGIO DELLO STRETTO DI MAGELLANO

La navigazione nello Stretto

PREMESSA – Cinque secoli fa, il 21 ottobre 1520, la spedizione di Magellano, diretta alle isole delle spezie pregiate, le Molucche, per la via di ponente, trovava il passaggio, lo stretto per il Mar del Sur, avvistato la prima volta da Vasco de Balboa da un'altura di Panama il 25 settembre 1513.

Dopo i laboriosi preparativi le cinque navi della spedizione partirono da San Lucar de Barrameda, il porto marittimo di Siviglia, il 20 settembre 1519. Una navigazione strana e drammatica, di due me-si, fece approdare la flottiglia nella baia di Rio de Janeiro a metà dicembre successivo. Una sosta di una paio di settimane e si riprese la via per WSW alla ricerca del passaggio cercato. Ai 10 di genna-io fu avvistato un monte, detto Motevideo e ci volle un mese per riconoscere che il Rio de la Plata era solo un fiume e non portava al Mar del Sur. Tutte le baie della costa del Nuovo Mondo furono esplorate con meticolosa, eccessiva cura. Si arriva a febbraio del 1520; si va a sud, sempre più a sud, ma il passaggio non si vede. Il 24 febbraio si perviene alla Baia di San Matias in latitudine 44° sud. Inizia la stagione invernale australe, con il tempo che diventa via via inclemente e le tempeste alimentate dai venti freddi della Patagonia sono sempre più frequenti. Più

volte le navi rischiano di perdersi. Il malumore, il timore si fanno strada tra i marinai provati dalla fatica e dal disagio. A fine marzo le navi arrivano ai 49° S. La foce di un fiume (San Julian) offre riparo e Magellano decide di fermarsi per svernare. I viveri vengono razionati ed esplode la protesta che sfocia nello efferato eccidio di alcuni capitani spagnoli, di cui ho parlato altre volte. Mentre si sverna la nave Santiago del capitano Serrano, mandata a perlustrare la zona verso sud, viene sorpresa da una tempesta, sottovento rispetto alla costa, e naufraga; i marinai riescono a salvarsi a stento.

Dopo quasi cinque mesi la stagione invernale si avvia alla fine ed il 24 agosto (il 4 settembre nel calendario attuale) le navi si muovono con rotta verso sud ovest. Si perviene nel porto, chiamato Santa Cruz, alla foce di un fiume molto pescoso e qui si fa provvista di pesce con una sosta di circa due mesi. Ormai si va verso l'estate australe inoltrata. E' tempo di salpare ma prima di partire Magellano comunica che la navigazione procederà fino a 75° sud; se entro tale latitudine non si troverà il passaggio, lo stretto, per il Mar del Sur, o la fine della terraferma, allora si dirigerà alle Molucche via Capo di Buona Speranza e isola di San Lorenzo. Il 18 ottobre viene lasciato il porto di Santa Cruz con rotta verso sud e vento contrario. Per due giorni le navi bordeggiano nella tempesta.

Il 21 ottobre 1520 viene avvistato un capo, chiamato de las Virgines, in latitudine 52° S secondo il derrotero del pilota Francico Albo (con un errore di appena un terzo di grado). Fu doppiata la vicina Punta Arena (Pt. Dungeness) oltre la quale appariva un'ansa, ampia e profonda 5 leghe a vista d'occhio, con asse levante ponente. Qui le fonti storiche sono avare ed incerte; ho cercato di ricostruire lo scenario più probabile e plausibile in base ai dati disponibili ed ai fatti reali, visti nel loro iter logico e nella continuità dell'azione navigatoria.

L'ESPLORAZIONE DELLO STRETTO

Magellano invia le navi San Antonio e la Concepcion ad esplorare il luogo, con termine 5 giorni, mentre la capitana Trinidad e la Victoria restano all'ancora, all'imboccatura dell'ansa, ove la marea ha ampiezze fino a dieci metri.

Durante la notte insorge una tempesta violenta che dura più di due giorni, mettendo in serio pericolo tutte le navi. Al ritorno delle navi dalla ricognizione si apprese che l'insenatura non presentava fine; Magellano era convinto si trattasse del passaggio buono. Inviò di nuovo la San Antonio, che aveva come capitano Alvaro de Mesquita, suo nipote, e pilota Estevao Gomes, la quale si spinse per circa 50 leghe senza trovare la fine. Magellano decise quindi di avanzare con tutta l'armada residua, ma prima chiamò a consiglio i capitani ed i piloti per avere il loro parere. Pare che solo Esteban Gomez, secondo lo storico Antonio de Herrera, si sia espresso in merito. La sua idea era: poiché lo stretto era stato trovato, le navi erano malconce ed i viveri erano ormai scarsi, fosse saggio non procedere oltre. Egli suggeriva di tornare in Spagna e ripren-dere il viaggio con una nuova flotta e provviste di viveri sufficienti. Gomes giustificava la proposta osservando che, dopo oltre un anno dalla partenza da Castiglia, le scorte residue di bordo si erano ridotte ed ora potevano coprire appena tre mesi; per cui, tenuto conto del gran cammino da fare fino alle Molucche, da lui stimato in almeno 4.000 leghe (circa 12.500m.n.), se avessero incontrato calmerie o tempeste, come quelle patite nei mari della Guinea, sarebbero periti tutti.

Esteban Gomez era considerato un "gran marinaio" e la gente cominciò a dimostrare nervosismo. Magellano fece appello ancora al suo metodo del terrore inviando una specie di

circolare per le navi con la quale si ordinava a tutti, sotto pena della vita, che non si parlasse né del viaggio e né dei viveri. Quindi ordinò la partenza fissata per il mattino del giorno seguente, e siamo ai primi di novembre. Il pilota di Sua Maestà Andrés de San Martín, secondo alcuni testimoni, venne punito con sevizie perché trovato con uno schizzo della rotta seguita che poi gettò in mare!

Magellano rispose quindi di andare avanti e non è difficile immaginare lo stato d'animo dell'equipaggio, molti dei quali avevano sempre più netta la sensazione di trovare la morte durante il viaggio, lontano dal clima caldo delle Molucche, come di fatto avvenne per un gran numero di essi.

Fu superata la prima "angostura" (stretto passaggio o gola), larga circa due miglia in P. Delgada, la quale menava ad una grande "ancon" (lago) con molti baijo (bassifondi). Quindi si passa per la seconda angostura di larghezza circa 4 m.n. il cui canale medio volge a sudovest. Al termine di essa si apre una bahia molto grande con un'isola sulla dritta (Isla de los Patos) presso cui l'armada diede fondo alle ancore. La latitudine misurata da Albo risultò di 52° e un terzo; il paesaggio passava gradualmente da lande aride e desolate ad una vegetazione verde sulle fasce pedemontane, sotto le alte cime innevate. Salpati di lì si navigò per sudovest (203°) fino a vedere una punta sulla sinistra che distava dalla prima bocca circa 30 leghe. Quindi ancora per sudovest per circa 20 leghe, mentre Francisco Albo misurò l'altura del sole a mezzodì e mediante il consueto calcolo determinò la latitudine in 53° e due terzi. Qui il canale si apriva in due bracci, uno verso sud e l'altro verso SE (sudest). Il capitano generale inviò la San Antonio e la Conception a esplorare i canali verso sud, per tre giorni, ma forse non fu specificato bene il luogo del rendez-vous, dell'incontro. La Trinidad e la Victoria diressero poi a noroest per circa 15 leghe e diedero fondo

presso il rio delle Sardine facendo una gran quantità di pescato di sardine. Qui attesero sei (4) giorni facen-do acqua e legna; quindi il capitano generale, ormai impaziente per il ritardo delle due navi mandò la Victoria in cerca della nave San Antonio. Ma questa non fu trovata e Magellano tornò indietro con tutte le altre navi a cercare la San Antonio; invano! Si era perduta o era tornata in Spagna prendendo il comando al nipote Alvaro de Mesquita? San Martin indicò il ritorno a Siviglia.

LA NAVE SAN ANTONIO TORNA IN SPAGNA

In effetti, si seppe dopo, la San Antonio, dopo aver svolto la sua commissione, il terzo giorno era ritornata nel punto in cui la flottiglia si era divisa, ma non trovò Magellano, che intanto si era spostato a 12 leghe a nornoroeste, al fiume delle sardine. Fecero dei segnali ma senza risposta alcuna. A questo punto il capitano voleva andare alla ricerca dello zio ma il pilota Esteban Gomez e lo escribano Jeronimo Guerra decisero di prendere la via per la Spagna al che si oppose il Mesquita sferrando un colpo al Gomez. Questi reagì ed il Mesquita fu immobilizzato con coloro che erano stati consiglieri di Magellano nei processi di giustizia nel porto di San Julian. Siamo tra il sei e l'otto di novembre 1520. Fu nominato come capitano Jeronimo Guerra e presero la via per Castiglia in cui giunsero il 6 maggio 1521 e gettarono le ancore nel porto di Muellas della città di Siviglia.

Non si conosce la rotta seguita ma Gomez sapeva che non poteva fare il cammino inverso perché i venti e le correnti erano contrari. E' probabile che si ingolfò nell'Atlantico Sud spinto dai venti da ovest e seguì direzioni per EstNordEst, cioè verso il Capo di Buona Speranza, fino a prendere gli alisei di sudest e la corrente del Benguela. Una rotta molto più lunga

ma che consentiva una navi-gazione allegra, senza fare faticosi bordeggi. Da quei paraggi Gomes, che era portoghese, seguì le rotte praticate dai lusitani ormai da 20 anni; si portò quindi ai 10° sud verso la metà di febbraio do-ve si trovava la ITCZ (InterTropical Convergence Zone o equatore termico). Qui iniziò, secondando i venti, una volta larga portandosi al largo della Guinea e poi verso le isole del Capo Verde. Quindi su in latitudine prendendo l'aliseo di nordest sulla dritta, un poco a pruavia del traverso. Siamo verso la metà del mese di aprile quando, ad una latitudine poco superiore ai 30° nord, la San Antonio afferrava i primi venti da ovest e poteva accostare per levante speronando la Castiglia e risalire il fiume di Siviglia fino a Muellas. Bisogna notare che il tempo di ritorno della San Antonio è uguale, anzi un po' inferiore, a quello di andata della flotta di Magellano, ma il cammino è molto più lungo e le condizioni meteo marine sono assai meno favorevoli. Pertanto, sotto il profilo nautico, la San Antonio ha fatto una navigazione più efficiente, frutto di un'arte nautica assai superiore.

MAGELLANO CHIEDE UN PARERE AGLI UFFICIALI

Magellano, dopo aver cercato invano la San Antonio, riprese la sua navigazione al SSE e poi al SO fino alla latitudine di 53°40'. Di qui, superato di nuovo Cape Forward, si diresse a NO per circa 15 leghe, vale a dire fino al fiume delle sardine, dove diede fondo alle ancore tra montagne alte e innevate, nonostante la stagione estiva ormai avanzata, e la costa assai arborata. Siamo ormai alla ventina di novembre. Magellano accusa il colpo e manda un avviso, un ordine di servizio, alle altre navi per avere un parere sul da farsi. E' lo storico Joao de Barros, il Tito Livio lusitano, a riferire i fatti perché in

seguito ebbe tra le mani le carte sequestrate alla nave capitana Trinidad.

Barros dice che Magellano rimase così colpito dalla diserzione della San Antonio che era confuso e non sapeva cosa fare. Non convocò alcuna riunione a bordo della sua nave per timore di proteste da parte degli spagnoli indignati per i maltrattamenti e le bastonate che subivano, specie da Duar-te Barbosa.

L'ordine del giorno di Magellano che pervenne alla nave del Barbosa, ove si trovava l'astrologo Andrés de San Martin, il quale lo registrò in un suo libro, al piede del quale copiò la sua risposta che poi finì nelle mani dei portoghesi e quindi di Barros. Lo storico ufficiale portoghese nella Decade III della sua Da Asia riporta l'ordine di servizio di Magellano e la risposta di Andrés de San Martin. Magellano, facendo anche riferimento ai tragici fatti di porto San Julian, chiedeva un parere sul viaggio precisando che in ogni caso la decisione l'avrebbe presa lui a prescindere dai pareri espressi e questo ancora una volta denota il singolare carattere del capitano generale.

“Yo Fernando de Magallanes, caballero de la orden de Santiago y capitan general de esta armada que S.M. envia al descubrimiento della especierie ...omissis. Hago saber a vos Duarte Barbosa capitan della nave Victoria, e ai piloti, maestres e contra maestres di essa, poiché sono determinato in modo deciso di andare avanti per un pareree per quanto sono uomo che non chiede parere e consiglio a nessuno ... ma comunico a tutti le mie cose senza che nessuno possa tacciarmi di disonesto per cui si ebbero i fatti di Porto San Julian sopra la morte di Luis de Mendoza, Gaspar de Quesada e lo sbarco di Juan de Cartagena e del clerigo Pero Sanchez de Reina... chiedo di dirmi cosa pensate per la sicurezza di questa armata ... nel bene e interesse dell'Imperatore e del mio mandato ... sia se andare avanti o tornare indietro ... mi dite per iscritto

solo dicendo la verità su quel che pensate ... quindi prenderò le mie decisioni. Fatto nel canal di Todos los Santos di fronte al rio del Isleo, en quarta ferie de ventiuno di novembre in 53° del 1521”. Notifica...

Al quale ordine yo Andrés de San Martin diedi il mio parere che era del seguente tenore: “Muy magnifico señor: Visto l’ordine della vostra fiducia... che chiede il mio parere circa l’andare avanti o tornare ... con le dovute ragioni ... digo: che io dubito che per questo canal de Todos los Santos dove ora stiamo, né per gli altri che sono nello stretto che va a Est e a ENE vi sia il cammino per navegar per le Molucche ... stiamo nel cuore della primavera. Mi sembra che vostra signoria debba andare avanti perché abbiamo il tempo propizio e questo fino a metà di gennaio che verrà del 1521 (0) quindi la S.V. ha motivo di tornare in Spagna perché di lì in avanti le giornate diminuiscono di colpo y a causa dei temporali che saranno molto più intensi che ora. E quando ora che abbiamo la giornata di 17 ore ... e dopo il tramonto del sole abbiamo tempo tempestoso e variabile bisogna aspettarsi molto di più quando le giornate si accorciano a 15 e a 12 ore e molto di più in inverno come abbiamo già visto in precedenza e se non si esce dallo stretto per gennaio fatta acqua e legna che basta possiamo di punto in bianco tornare alla baia di Cadice o San Lucar da dove partimmo. Circa l’eventualità di andare fino a 75° di altura come da Vs. istruzioni nel rio di Santa Cruz non mi pare che si possa fare per il tempo cattivo e tempestoso che ivi si trova e già qua si fa fatica ad andare avanti figuriamoci a sessanta e settantacinque gradi. L’ipotesi di andare per la via del Capo de Buena Esperanza mi sembra non praticabile perché intanto sarà inverno come V.S. sa meglio di me e perché la gente è stanca e svuotate delle sue forze. E al presente hanno cibo solo per sostenersi e non per acquistare nuove forze per sostenere i lavori; e vedo che quelli che si

ammalano tardano a riprendersi. Le navi pure soffrono malgrado siano ancora buone ma non sufficienti per andare al Maluco e tornare in Spagna. Mi sembra ancora che V.S. non deb-ba navigare per questa costa di notte sia per la sicurezza delle navi e sia perché la gente ha biso-gno di riposo. Poiché la luce chiara dura 19 ore stare all'ancora 4 ore non è ritardo per dare come detto riposo alla gente e non tenerla in tensione con le navi e le manovre. E che Dio ci preservi da fortunali. Tale è il mio parere e la S.V. faccia come meglio ritiene e Dio la protegga”.

Buon senso e tensione etica nella risposta di Andrés de San Martín che pure aveva pagato caro, con una punizione corporale, per essere stato trovato con una mappa della navigazione fatta che comunque aveva gettato in mare. San Martín dice che “le navi non si trovano in condizione di an-dare alle Molucche e ritornare”; quindi il progetto di Faleiro e Magellano prevedeva un ritorno in Spagna per la stessa via dell'andata; vale a dire il giro attorno alla Terra non rientrava nei piani di Magellano. Esso fu una scelta ardita di Sebastian de Elcano maturato dall'esperienza pregressa di capitano di navi ed anche dalla contingenza del momento. Magellano, ricevuti questo e gli altri pareri, non avendo intenzione di tornare indietro per nessuna ragione, fece una comunicazione in cui diceva che si andava avanti con l'aiuto di Dio, per il bene dell'armada, per cui tutti lo seguissero. Il giorno dopo con gran salve di bombarde si salpò con rombo NOqO dell'asse del canale e cinque giorni dopo, il 27 novembre 1521 uscirono dal canale de Los Santos ed entrarono nel Mar del Sur, lasciando sulla sinistra il cabo che fu detto Deseado.

Il percorso nello stretto, detto poi a giusta ragione di Magellano, fu stimato in 110 leghe, pari circa 400 miglia nautiche. La navigazione nello stretto di Magellano fu spesso

evitata a favore del passaggio per Cape Horn. Ancora il 9 agosto del 1975 la turbonave VLCC Metula incagliava, con un carico di 190.415 tons di crude, all'uscita dalla prima angostura, con gravi danni ambientali, malgrado avesse il pilota a bordo.

OSSERVAZIONE.

Pigafetta dice che al primo arrivo al fiume delle sardine, stettero lì a pescare per 4 giorni. In tali giorni fu mandato un battello ad esplorare verso nordest il quale ritornò con la notizia della vista del Mar del Sur con il Cabo Deseado sulla sinistra. E' questa una delle tante invenzioni di Pigafetta. Come poteva un battello fare in 4 giorni un cammino di oltre 100 m.n. (miglia nautiche) e ritornare quando le navi impiegarono sei giorni solo per andare? E poi, se così fosse, quale sarebbe stata lo scopo dell'ordine di servizio di Magellano del 21 novembre se già si sapeva dello sbocco dello stretto? Questa incoerenza conferma e rafforza i numerosi dubbi e le perplessità già espresse altrove sui falsi contenuti dello scritto del "cronista della spedizione" al quale si sono attenuti tutti gli autori senza alcuna verifica critica dei fatti, specialmente degli aspetti nautici.

Silvestro Sannino, 28 novembre 2020

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI

di Francesco Pittaluga

“ LE CROCIERE DI NATALE E CAPODANNO NEL TEMPO E NELLA STORIA “

Benché l'attuale congiuntura dovuta alla pandemia da covid-19 abbia rallentato e in certi casi sospeso del tutto l'attività del mercato crocieristico internazionale al pari di quanto si è purtroppo verificato in quasi tutti i campi delle attività umane, in questo periodo dell'anno in cui siamo sempre stati inclini pensare a cose liete vogliamo ripercorrere brevemente la storia delle Crociere ed in particolare di quelle Natalizie che da tanti anni fanno tradizionalmente parte delle attività marittime in generale e della marineria passeggeri italiana in particolare.

In verità fin dall'Ottocento abbiamo notizia di periodici viaggi per mare effettuati nella maggior parte dei casi da yacht privati o battelli appartenenti alle varie casate nobiliari e regnanti del tempo: si trattava per lo più di crociere organizzate in massima parte nei mesi estivi verso le mètte storiche del Mediterraneo che stavano aprendosi ad un timido turismo di élite, ma non mancavano anche i viaggi “off-season” di qualche intrepido navigatore, di solito britannico, tedesco o olandese che osava sfidare le tempeste o rivolgeva le proprie curiosità verso lontani mari più tranquilli dei nostri nei mesi invernali quali quelli dell'area caraibica o tropicale del Sud-est asiatico.

Gli Asburgo

Uno di questi esempi ce lo fornirà Luigi Salvatore d'Asburgo col suo panfilo "Nixe", oppure il principe Alberto, figlio della regina Vittoria d'Inghilterra e futuro re Edoardo VII con le sue frequenti trasferte a bordo del prestigioso yacht reale "Victoria and Albert" o, per uscire dal campo delle teste coronate e ricordare un esempio nostrano, il genovese Enrico Alberto D' Albertis coi suoi "Violante" e "Corsaro" e altri geografi e viaggiatori italiani.

Si trattava però di iniziative private o di spedizioni scientifico-geografiche che spesso, per la loro durata, comprendevano casualmente anche il periodo natalizio: per arrivare alla prima vera e propria crociera organizzata per un eventuale pubblico pagante bisognerà attendere il gennaio del 1891 quando sarà operativa e salperà per un lungo tour del Mediterraneo la nave tedesca "Augusta Victoria" della "Hamburg America Line" che si può considerare la prima unità al mondo ad essere adibita al servizio crocieristico internazionale: tale fu il successo di questa iniziativa che la stessa compagnia germanica, guidata allora dal suo fondatore, il grande armatore di Amburgo Albert Ballin, costruirà di lì a poco la "Prinzessin Victoria Luise" di 4.409 tonnellate, prima nave al mondo concepita per l'esclusivo mercato crocieristico e che diverrà molto popolare soprattutto oltreatlantico con le sue crociere invernali verso le Antille fino alla prematura perdita per incaglio e successivo affondamento nel dicembre del 1906 presso il faro di Plumb Point al lago della Giamaica.

In Italia arriveremo in questo campo con un leggero ritardo ma ci rifaremo presto del terreno perduto, anche se per dovere di cronaca dobbiamo ricordare che quale esempio di prima nave da crociera al mondo viene annoverata da tanti

storici del settore proprio una unità italiana, la “Francesco I” di poco più di 300 tonnellate, appartenente alla Regia Marina del Regno delle Due Sicilie varata a Glasgow nell’agosto del 1830 (secondo altre fonti a Castellammare di Stabia) e impiegata fin dal 1833 in viaggi di piacere riservati a principi, nobili e autorità civili e militari con destinazione mete suggestive e in alcuni casi ancora poco conosciute del Mediterraneo quali Taormina, Siracusa, Malta, Corfù, Patrasso, Delfi, Zante, Smirne e Costantinopoli.

Come avviene durante le crociere di oggi, questi viaggi di diporto erano accompagnati da escursioni e visite guidate, balli di società, giochi, feste e intrattenimenti vari a bordo: non si trattava però di vere e proprie crociere commercializzate e aperte al pubblico bensì di iniziative private legate alla casa reale borbonica.

Per arrivare alle prime crociere organizzate da società italiane e tralasciando fino all’annessione di Trieste all’Italia l’attività del “Lloyd Austriaco” poi “Triestino” o quella della “Austro-Americana” dei Fratelli Cosulich, c’è da osservare che fra la fine dell’Ottocento e l’inizio del Novecento la nostra marineria passeggeri era impegnata soprattutto nel lucroso traffico emigratorio verso le Americhe, disponeva in massima parte di unità relativamente piccole, quasi sempre affatto lussuose e quindi inadatte a questo tipo di attività che, oltretutto, in Italia faceva fatica ad entrare negli usi e costumi della clientela come invece stava avvenendo, seppur lentamente, in altri Paesi quali Francia, Germania, Inghilterra, Olanda e Stati Uniti. A parte qualche caso isolato che non fa testo, dobbiamo pertanto arrivare agli anni Venti e Trenta del Novecento quando, grazie all’impulso di iniziative governative quali l’ “Opera Nazionale Balilla” , la “Compagnia Italiana Turismo” e altre associazioni dopolavoristiche che favoriranno con prezzi contenuti la

possibilità per tanti nostri connazionali di imbarcarsi per la prima volta andando sul mare per viaggi di piacere e non per trasferimenti dovuti a motivi di lavoro o altro, cominceremo a registrare le prime iniziative nazionali in tal senso nel bacino del Mediterraneo mentre, soprattutto per le crociere interessanti l'area caraibica ed equatoriale in genere, la collaborazione con importanti istituzioni turistiche straniere consentiva in tanti casi di utilizzare proficuamente navi il cui impiego sarebbe stato problematico nei mesi invernali.

Fra i primi ad adibire le proprie unità a scopi crocieristici di diporto saranno non a caso gli armatori Cosulich di Trieste che, eredi di una tradizione che aveva già preso piede nelle marinerie austriache e nordeuropee in generale, fin dagli anni successivi al Primo Conflitto Mondiale impiegheranno unità quali “Martha Washington” e “Presidente Wilson”, poi “Gange” poi “Marco Polo” da noi già ricordato a suo tempo, distraendole periodicamente dal servizio di linea per impiegarle in crociere, di massima in estate nel Mediterraneo e d'inverno, ivi compreso il periodo natalizio, nei Caraibi. Essi acquisteranno in Inghilterra nel 1926 la piccola “Stella d'Italia” di poco più di 5.000 tonnellate per adibirla all'uso esclusivo di crociera fino alla sua radiazione e demolizione avvenuta nel 1934.

Tenendo comunque conto che fino allo scoppio del Secondo Conflitto Mondiale il mercato crocieristico internazionale sarà in massima parte appannaggio di marinerie straniere, dopo i Cosulich anche altre società nazionali si affacceranno al mercato crocieristico: non dobbiamo quindi dimenticare le periodiche crociere ai Caraibi di prestigiosi nostri transatlantici quali “Roma”, “Saturnia” e “Vulcania” in partenza da New York e i viaggi organizzati nel Mediterraneo utilizzando in massima parte unità della “Società Italia”, del “Lloyd Triestino” e dell’ “Adriatica” quali ancora “Roma” e

“Vulcania” e poi “Oceania”, “Neptunia”, “Conte Rosso”, “Conte Verde”, “Conte Biancamano”, “Esperia” e “Ausonia”. Di massima queste crociere venivano effettuate da aprile a settembre-ottobre ma non mancarono quelle invernali, organizzate appunto in coincidenza coi periodi di Natale e Capodanno, verso destinazioni allora italiane a tutti gli effetti e dal clima mite anche in inverno quali gli scali libici di Tripoli, Bengasi e Derna o le isole del Dodecaneso “in primis” Rodi, Patmos e Castelrosso.

Cosulich e Lloyd Triestino

Detto per inciso, il transatlantico “Roma” della “Italia di Navigazione”, dopo l’entrata in servizio di “Rex” e “Conte di Savoia” verrà adibito in massima parte proprio al servizio crocieristico mentre “Oceania” e “Neptunia”, volute dai Cosulich e poi anch’esse in forza alla “Società Italia”, con le loro sistemazioni all’avanguardia che in pratica prevedevano a bordo una grande classe unica, erano perfettamente adeguate a questo tipo di attività in cui verranno spesso utilizzate.

Da ricordare, anche, la prima crociera intorno al mondo ipotizzata per una nave italiana, che nel gennaio del 1933 avrebbe dovuto portare l’”Augustus” della appena costituita “Italia di Navigazione” a navigare per 129 giorni da New York effettuando l’intero periplo del globo scalando Madera, Gibilterra, Montecarlo-Villefranche, Genova, Napoli, Tripoli, Pireo, Haifa, Port Said, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Batavia, Bali, Manila, Hong Kong, Shanghai, Kobe, Yokohama, Honolulu, San Francisco, Los Angeles, Balboa, Cristobal e infine L’Avana: problemi tecnici e politici incontrati nella sua organizzazione ne impediranno l’effettuazione ma comunque il transatlantico, assieme al “Vulcania”, troverà fra il gennaio e il marzo di quell’anno un

proficuo impiego crocieristico scalando sempre da New York le mète più importanti di tutto il Mediterraneo, da Gibilterra alla Turchia alla Palestina oltreché naturalmente alcuni dei nostri porti nazionali fra cui Genova, Napoli e Palermo. Diverrà quindi un “must” per la “Società Italia”, in collaborazione coi principali “tour operators” statunitensi e britannici dell’epoca quali “American Express Co.” e “Thomas Cook & Son”, offrire ogni anno alla sua ricca clientela nordamericana una o più crociere invernali spesso concomitanti coi periodi di Natale e Capodanno: le unità adibite a ciò saranno quasi sempre “Vulcania”, “Saturnia” e “Roma”, ma non mancheranno di essere coinvolti anche i transatlantici maggiori, come è attestato dalla prestigiosa crociera a largo raggio effettuata dal “Rex” alla volta del Carnevale di Rio de Janeiro fra il gennaio e il febbraio del 1938 o le ripetute grandi crociere della durata di un mese e più alla volta del Mediterraneo che sia “Rex” che “Conte di Savoia” effettueranno ogni anno nei mesi invernali .

Le unità impiegate in tali attività le abbiamo già incontrate a suo tempo nell’ambito delle nostre rievocazioni storiche: mi limiterò a ricordare che si trattava nel complesso di unità moderne, di tonnellaggio medio eccetto naturalmente i due supertransatlantici appena citati, dotate fin da allora di piscine e ampi spazi all’aperto e quindi adatte ad un impiego crocieristico che si affermerà nella seconda metà degli anni Trenta ma che purtroppo subirà una battuta d’arresto nel decennio successivo, quando andare per mare per scopi di piacere non sarà più consigliabile e poi, una volta terminate le ostilità, per alcuni anni tutto o quasi il naviglio disponibile verrà impiegato per esigenze molto più vitali e impellenti che non fossero i viaggi di piacere.

Bisognerà attendere il 1949-50 per assistere ad un iniziale, timido riavvio di quella che diventerà oggi l’unica possibilità

di impiego per le attuali navi passeggeri e che, anzi, da alcuni anni a questa parte ha avuto uno sviluppo impensabile fino a pochi decenni addietro.

Ignazio Messina, Costa , Italia

Fra le prime compagnie impegnate in campo crocieristico nel secondo dopoguerra avremo la “Ignazio Messina” di Genova, oggi annoverata fra i più importanti operatori di navi portacontainers e ro-ro, che agli inizi degli anni Cinquanta col piccolo piroscafo “Pace”, al cui capitolo dedicato rimando il lettore, organizzò periodiche crociere di Pasqua e Natale con destinazione gli scali storici del Mediterraneo Orientale. Ad essa seguirà a ruota la “Linea Costa” che distrarrà dai servizi di linea verso Centro e Sud America le sue prime unità passeggeri quali “Anna C.”, “Andrea C.” e “Franca C.” per utilizzarle in brevi viaggi di piacere sia estivi che natalizi soprattutto verso la Penisola Iberica e le Baleari. Detto per inciso, proprio la piccola ma lussuosa e confortevole “Franca C.” sarà la prima nave italiana ad essere adibita all’esclusivo impiego crocieristico quando, dopo le relative modifiche, dalla stagione 1959-60 verrà stabilmente impiegata in questo settore operativo riscuotendo per circa venticinque anni un grande successo sia in area caraibica che mediterranea. Famose le sue crociere di Natale e Capodanno da Port Everglades a Puertorico e alle Isole Vergini Americane che faranno in un certo qual modo da apripista al notevole sviluppo che si avrà in quest’area di mercato nei decenni successivi.

Anche la “Società Italia” rientrerà presto nel mercato crocieristico adibendovi il “Conte Biancamano” appena ricostruito che negli inverni dei primi anni Cinquanta effettuerà una serie di crociere da New York con destinazione

St. Thomas e altre mète vicine quali San Juan e Saint Maarten.

La grande compagnia genovese proseguirà in tale direzione adibendo a episodiche crociere tutte o quasi le sue navi più prestigiose che anzi, a cominciare da “Michelangelo”, “Raffaello” e “Leonardo Da Vinci”, troveranno nell’impiego crocieristico una alternativa a quello di linea in fase calante fin dai primi anni Sessanta.

La crociera del Sole dell’Andrea Doria

Persino la famosa e ahimè sfortunata ammiraglia “Andrea Doria” inaugurerà il suo servizio con una crociera di Natale e Capodanno battezzata “La Crociera del Sole” che, salpata da Genova il 23 dicembre 1952, la porterà in quindici giorni a scalare Casablanca, Las Palmas, Madera, Lisbona, Cadice, Palma di Majorca e Cannes issando sul Ponte Lance a poppavia del lido di classe cabina un grande Albero di Natale opportunamente illuminato la notte.

Per rimanere nell’ambito delle compagnie di preminente interesse nazionale, anche “Adriatica” e “Lloyd Triestino” cercheranno nel crescente mercato crocieristico una valida alternativa al calo di quello passeggeri di linea: soprattutto negli anni Settanta del Novecento avremo quindi “Africa”, “Europa”, “Asia” e “Victoria” per il “Lloyd” e “Ausonia” ed “Esperia” per “Adriatica” e di nuovo “Victoria” quando passerà a questa compagnia, impegnate in periodiche crociere estive e invernali sia nel Mediterraneo che verso le Isole Atlantiche quali Canarie e Madera, mentre anche i viaggi di linea intorno al mondo di “Galileo Galilei” e “Guglielmo Marconi” verranno pubblicizzati come possibili grandi crociere a largo raggio, riservate ovviamente ad una clientela

relativamente abbiente e soprattutto con parecchio tempo a disposizione.

Purtroppo per quanto riguarda la cosiddetta “Flotta di Stato” i risultati non saranno quelli sperati: la mancanza di una gestione snella e moderna, unita ad un’alta conflittualità sindacale, alla vera e propria guerra perpetrata dagli armatori privati, a scelte strategiche sbagliate faranno sì che, nonostante la disponibilità di ottimo naviglio eccezion fatta per i transatlantici più grandi difficilmente adattabili al nuovo mercato crocieristico, i vari tentativi fatti in tal senso naufragheranno nel giro di pochi anni. Prova ultima ed eclatante l’indecorosa liquidazione nei primi anni Ottanta dell’ “I.C.I.-Italia Crociere Internazionali”, ultimo tentativo infruttuoso fatto dallo Stato con la collaborazione di alcuni gruppi armatoriali e imprenditoriali del settore (“Costa”, “Magliveras”, “Ligabue” e altri minori) col precipuo scopo di mantenere in esercizio le unità passeggeri superstiti della decimazione della flotta pubblica nazionale. A ciò verranno adibite dopo previa trasformazione effettuata nei cantieri nazionali “Ausonia”, “Galileo Galilei” e “Guglielmo Marconi”, che poi navigheranno proficuamente sotto altre insegne per i successivi tre lustri.

Sarà quindi l’armamento privato a fare la parte del leone in questo settore, con la “Linea Messina” che però si ritirerà presto per dedicarsi interamente al trasporto merci e la “Costa Armatori” che, oltre alle unità già citate, impiegherà spesso le proprie navi successive in crociere quasi sempre nel Mediterraneo, ai Caraibi e lungo le coste atlantiche del Sud-America non disdegnando periodicamente anche l’organizzazione di prestigiose crociere a largo raggio intorno al mondo . Se da un lato le crociere invernali da New York della “Bianca C.”, già rievocata in questa rassegna, avranno breve durata dato il naufragio dell’unità dopo pochi anni di

impiego nel 1962 , popolarissime diventeranno in seguito le analoghe iniziative di “Federico C.”, “Enrico C.”, “Carla C.” e soprattutto dell’ammiraglia “Eugenio C.” che, dalle Antille alla Patagonia, porteranno in vacanza migliaia di passeggeri in massima parte statunitensi, argentini, brasiliani ma pure europei che sceglieranno per queste esperienze sul mare anche il periodo natalizio a bordo delle belle navi bianche con la ciminiera gialla su cui spiccava la grande “C” azzurra opportunamente virgolettata. La stessa “C”, non azzurra ma blu e non più virgolettata, che campeggia ancora sui mega “Cruise-liners” della attuale “Costa Crociere”, oggi parte del colossale “Carnival Group” americano: le sue navi, che fortunatamente hanno mantenuto il porto di Genova quale dipartimento marittimo di appartenenza e continuano ad imbarcare ufficiali e parte dell’equipaggio italiani, sono impegnate annualmente in vari scacchieri operativi mondiali dai Caraibi al Mediterraneo al Nord Europa agli Emirati Arabi all’Estremo Oriente ed offrono una gamma vastissima di proposte anche nel periodo invernale che comprendono ovviamente le crociere di Natale e Capodanno nei mari più caldi.

Purtroppo l’attuale battuta d’arresto dovuta alla pandemia covid-19 ha fermato tante navi del gruppo. Alcune sono alla fonda nei porti italiani di Genova, Savona, La Spezia, Civitavecchia, altre in Florida, alle Bahamas o in lontani scali orientali: ci auguriamo che questa situazione di stallo trovi a breve una soluzione e che presto si possano rivedere in linea tutte queste unità che portano la nostra bandiera sui mari del mondo.

M.S.C. Crociere e Fotta Lauro

Stesso discorso per “M.S.C. Crociere”, italiana anche se le sue grandi unità battono per lo più bandiera panamense ed erede

di quella gloriosa “Flotta Lauro” a suo tempo pioniera e poi leader nel settore crocieristico italiano e non solo. Di essa si ricordano le periodiche crociere di “Roma” e “Sydney” distratte dal servizio di linea per l’Australia e poi quelle delle prestigiose ammiraglie “Angelina” e “Achille Lauro”. Di tutte queste unità ci siamo già diffusamente interessati a suo tempo: ricordo qui le crociere di Natale e Capodanno della “Roma” nel Mediterraneo, dell’ “Angelina Lauro” in Atlantico e Africa Occidentale e dell’ “Achille Lauro” da Sydney verso le isole più suggestive dell’Oceano Pacifico o le sue famose crociere a largo raggio quali il Periplo del Sud-America, il Gran Tour dell’Estremo Oriente o il “Giromondo” del 1978 che la porterà ad essere dopo tanti anni la prima nave europea a fare scalo a Shanghai in Cina dai tempi della proclamazione della Repubblica Popolare .

L’attività crocieristica della “Flotta Lauro”, nata a metà degli anni Sessanta e sviluppatasi nel decennio successivo, proseguirà ancora per qualche anno fino ai primi anni Ottanta sempre con la ammiraglia “Achille Lauro” e ricorrendo al noleggio di unità quali la greca “Daphne” che poi passerà ai “Costa” con la gemella “Danae” , l’inglese “Cunard Princess” che dopo qualche anno ritroveremo come “Rhapsody” nei ranghi di “M.S.C.” e “Oceanos” greco di “Epirotiki Lines” già “Jean Laborde” della francese “Messageries Maritimes”. Nonostante i buoni risultati dovuti essenzialmente alla scelta felice degli itinerari ed alla spensierata atmosfera di bordo, molto “partenopea” ed apprezzata dalla clientela straniera, anche l’attività crocieristica della “Flotta Lauro” verrà travolta nel 1982 dal crollo finanziario della grande società napoletana, le cui cause sono state già ampiamente sviscerate in altre sedi ed esulano da questo resoconto: diremo solo che anche la politica del tempo non ne sarà estranea e che, col breve passaggio in “StarLauro” e la compartecipazione di

altre realtà armatoriali straniere, il testimone della grande compagnia la cui grande stella bianca ha troneggiato per tanti decenni sulle azzurre ciminiere delle sue navi, è portato oggi avanti dalla “M.S.C.” già citata che opera a livello mondiale con una grande flotta di più di venti mega “Cruise-liners” dislocati in tutti i mari del mondo ed è leader del settore mercantile con una imponente flotta di portacontainers.

La S.I.O.S.A. dei Fratelli Grimaldi

Altro importante gruppo nazionale in campo crocieristico è stata la “Sicula Oceanica” o “S.I.O.S.A. Line” dei Fratelli Grimaldi, che fin dagli anni Cinquanta ha armato tutta una serie di transatlantici di seconda mano opportunamente rimodernati. Di essi ci siamo già occupati a suo tempo e qui ricorderemo le crociere mediterranee di “Ascania” prima e poi di “Caribia” ex “Vulcania” e di “Irpinia”, forse la più popolare di tutte: distratte dal declinante impiego verso il Centro America-Venezuela, dalla fine degli anni Sessanta esse verranno progressivamente avviate al mercato crocieristico che diventerà la loro unica attività dal 1970 in avanti. Dapprima impiegate solo in crociere estive che prevedevano alcuni mesi invernali di disarmo nel Golfo della Spezia nelle rade di Fezzano o Portovenere, “Caribia” e “Irpinia” verranno in seguito impiegate anche in crociere invernali verso gli scali della Penisola Iberica, del Nord Africa e delle Isole Atlantiche: famose e ancora ricordate le crociere di Natale e Capodanno della “Caribia” verso Spagna e Portogallo, quelle di “Irpinia” alle Canarie con puntate in Senegal e Gambia o le grandi crociere invernali di “Caribia” alla volta di scali del Golfo di Guinea, spesso inusuali per le navi passeggeri, da Dakar a Douala passando per Monrovia, Freetown, Conakry, Abidjan, Accra e Lomè, effettuate in anni

in cui tanti di questi Paesi visitati non erano ancora stati investiti dalle turbolenze socio-politico-economico-sanitarie purtroppo intervenute in seguito in tante realtà africane che ne renderebbero oggi sconsigliabile farvi scalo con tanti spensierati crocieristi.

L'attività dei Grimaldi proseguirà per tutti gli anni Ottanta e Novanta con la piccola ma prestigiosa "Ausonia" già ammiraglia dell' "Adriatica": il gruppo armatoriale ligure-napoletano sembra però avere abbandonato oggi il mercato crocieristico per concentrarsi, attraverso le sue innumerevoli divisioni che fanno capo ai porti di Genova, Napoli e Livorno, alla gestione di grandi navi per il trasporto di auto, containers e altre merci soprattutto verso le Americhe e l'Africa ed al traffico di cabottaggio sia tra i porti nazionali che esteri del bacino del Mediterraneo tramite grandi "Cruise-ferries" tecnicamente all'avanguardia oltrechè confortevoli al pari di vere e proprie navi da crociera.

Compagnie passate alla storia della navigazione

Oltre a queste, non possiamo dimenticare altre compagnie, internazionali sulla carta ma praticamente italiane, ormai passate alla storia della navigazione quali la "Home Lines" e la "Sitmar". Di entrambe abbiamo già parlato: non molto popolari fra la clientela italiana perchè presenti a livello crocieristico sui mercati esteri ma care a tanti marittimi nazionali che vi hanno prestato servizio per decenni, hanno annoverato in linea alcuni transatlantici adibiti al servizio di crociera, soprattutto nei Caraibi per quanto riguarda la prima compagnia che in area Australia-Pacifico per la seconda. Ricordiamo qui brevemente le fortunate stagioni invernali della "Home Lines" da New York ai Caraibi coi suoi "Italia" ex svedese "Kungsholm", poi con l' "Homerich" già

“Mariposa” statunitense e soprattutto con l’ “Oceanic”, prestigiosa unità realizzata nel 1965 dal grande Nicolò Costanzi a Monfalcone e che sarà per decenni l’incontrastata regina delle crociere settimanali con destinazione Bermuda o Bahamas.

La “Sitmar” degli armatori italo-russi Vlasov, impegnata per tutti gli anni Cinquanta e Sessanta nel traffico emigratorio dall’Europa all’Australia, diverrà in seguito leader delle crociere verso le isole del Pacifico con i suoi “Fairsky” e “Fairstar” e si affermerà in seguito anche in area caraibica ed in Alaska con “Fairsea” e “Fairwind”, frutto di una sapiente riconversione nei cantieri triestini di due relativamente anziani transatlantici britannici.

Entrambe le compagnie si perderanno e verranno fuse in altri importanti consorzi marittimi verso la fine degli anni Ottanta del secolo scorso, ma il loro ricordo è ancora vivo presso gli operatori del settore e la clientela dell’epoca, come pure è sempre ricordata la famosissima a suo tempo “Victoria” della “Inces Line” di cui abbiamo ripercorso la storia e regina, fra gli anni Cinquanta e Sessanta, delle crociere invernali ai Caraibi da New York.

Sempre negli anni Sessanta non possiamo infine dimenticare la breve attività della “Riviera Prima” dei Cosulich, già “Lavoisier” francese cui abbiamo dedicato un intero capitolo di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” , nave dalla breve carriera che però è stata importante in quanto la prima, a livello nazionale, immessa in linea dopo la sua ricostruzione per essere adibita alle sole crociere. Stesso discorso per la successiva “Italia”, anch’essa già citata a suo tempo e per anni unità di punta prima di “Princess Cruises” e poi di “Costa Crociere”, nei cui ranghi opererà anche “Flavia”, ex-ammiraglia della “Cogedar Line” sulla linea “round-the-world” Europa-Australia-Nuova Zelanda.

Se in generale l'atmosfera delle crociere è stata da sempre improntata ad una allegria che, unita ad un servizio di alto livello, doveva soddisfare appieno la clientela con l'auspicio che avrebbe poi ripetuto l'esperienza possibilmente con la stessa società armatrice, a maggior ragione le crociere di Natale e Capodanno sono sempre state reclamizzate e promosse con una attenta campagna di marketing, partendo dalla scelta degli itinerari all'ingaggio di artisti e cantanti di prim'ordine, all'organizzazione di feste e cenoni dalla riuscita spesso impeccabile con tanto di addobbi "ad hoc" appositamente approntati in tutti i locali sociali della nave. Non era quindi casuale, solo per citare un esempio, lo scalo a Santa Cruz di Tenerife, per quanto riguardava le crociere alle Canarie, in coincidenza con i grandi fuochi artificiali di Capodanno che i fortunati crocieristi potevano seguire dai ponti della loro nave, mentre per i cenoni della Vigilia di Natale e di Capodanno si cercava di approfittare di una lunga sosta appositamente programmata in uno dei porti dell'itinerario o di essere abbastanza sicuri di trovarsi in acque tranquille onde evitare di mandare all'aria festeggiamenti che sarebbero stati il "clou" di queste crociere. A bordo di unità dove, non dimentichiamolo, oltre ai tanti festosi passeggeri avremmo trovato centinaia di membri d'equipaggio per i quali anche questi viaggi di piacere erano comunque occasioni di lavoro: se per alcuni, soprattutto negli stati maggiori di bordo, era consentito qualche volta portare con sé uno o più familiari, di solito la moglie o un figlio, per la maggior parte di essi queste crociere significavano lunghi periodi lontani da casa.

Si dice che il navigante, che sia marittimo o aereo, sia abituato a ciò: in parte è vero, però in certi periodi dell'anno la lontananza dalla propria casa, dalla famiglia, dagli affetti più cari si acuisce proprio in determinati periodi dell'anno. Il

Natale è uno di questi: ecco che allora, anche per i propri equipaggi, le compagnie più accorte prevedevano nei locali preposti piccole festicciole, scambi di regali e soprattutto, quando era possibile, un contatto radiotelefonico coi propri congiunti lontani, in epoche in cui cellulari, smartphones, tablets e computers erano ancora da venire e andare per mare portava tante soddisfazioni ma anche parecchi sacrifici. Ciò accade probabilmente anche oggi, ma forse un pò meno visto che una semplice video-chiamata, quando c'è campo, può compensare della distanza e del distacco dai propri cari. Anche nel bel mezzo di una crociera di Natale e Capodanno, magari a bordo di una nave da crociera carica di spensierati passeggeri che hanno solo voglia di divertirsi. Quest'anno purtroppo il mercato sarà ancora fermo: il nostro augurio è pertanto quello che le attuali flotte crocieristiche levino le ancore di nuovo presto e che le sirene delle tante navi impegnate in questo settore possano di nuovo farsi sentire, il 25 dicembre, il 1 gennaio e tutto l'anno. Su tutti i mari del mondo.

FRANCESCO PITTALUGA Genova, 10 dicembre 2020
Ingegnere aeronautico Vicecancelliere Associazione “A
Compagna” Genova Storico aero-navale

Rinnovo contratti collettivi marittimi

Il 16 dicembre la rappresentanza degli armatori e quella dei sindacati hanno sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore marittimo valido fino al 31 dicembre 2023. e che interessa 68 mila marittimi oltre a 8.999 addetti di terra.

MARE DI plastica, No mare di container perduti

Negli stessi giorni in cui la nave di Maersk Seroja Lima perdeva nell'Atlantico qualche decina di container di MSC, un incidente simile ma ben più grave si è verificato sulla One Apus ,come riferisce Ship2Shore , 2000 contenitori alla deriva, 40 con merci pericolose . Un altro incidente a Vancouver dove durante la manovra di ormeggio pilota e ufficiali avevano seri problemi con la blind zone dovuta ai cassoni ...

Questo conferma quanto scriviamo da tempo , avendolo anche provato in un nostro viaggio anni fa : i container che non sono controllati nel peso, nello scanner per l'interno, nonostante tanti discorsi sul clearance doganale per agevolare il traffico , sono pericolosi man mano che le navi stanno diventando giganti del mare.

L'ANALISI ECONOMICA

di Tobia Cotagliola

RECOVERY FUND NEXT GENERATION EU. RECOVERY PLAN

Di che cosa si tratta ? I cittadini italiani più duramente colpiti dalla pandemia e la classe politico-economica vedono, giustamente, nel primo termine "Recovery Fund", uno straordinario flusso di denaro in arrivo.

Questa previsione, tuttavia, pur producendo legittime aspettative e “voraci appetiti”, è accompagnata da scetticismo, sfiducia nella politica, sfiducia negli apparati dello Stato e nelle istituzioni. Per il momento, ciascuno chiede acqua per il proprio mulino o “piantime” per il proprio orto...

La traduzione letterale in italiano di “Recovery Fund” è : “Fondo di Recupero”, un fondo della UE, garantito dal suo stesso bilancio, finalizzato all’emissione di “Recovery Bonds”, che significa: “Titoli di Recupero” obbligazionari tramite i quali la UE, col credito di cui ancora gode, a livello internazionale, sta raccogliendo quella liquidità tanto necessaria ed indispensabile per gli stati membri colpiti dall’emergenza causata dal Corona Virus. Si ritiene che la UE, a differenza di ogni singolo Stato membro, possa ottenere sul mercato condizioni più favorevoli. (Al momento non dispongo di alcuna notizia sull’andamento di tale “collocamento”).

Gli Investitori (Solo Istituzionali o anche... Speculatori?) acquisteranno i titoli citati, sul mercato, invogliati da uno “specifico” tasso di interesse. La liquidità raccolta verrà, a tempo debito, girata agli Stati membri per affrontare l’attuale crisi socio-economica. Tre aspetti sono ben evidenti : uno, si tratta di titoli che, è bene ricordare, sono “titoli di debito”; due , si tratta di una azione tempestiva se consideriamo che è già iniziata fin dallo scorso marzo e, per ora, continuerà fino a fine marzo 2022. Il terzo aspetto, il più importante e più vitale di tutti, conferisce un preciso significato al termine “Next Generation Eu”: “quei fondi sopra citati (sotto meglio specificati) non costituiscono un tesoretto da spartire (come a molti piace credere) ma appartengono alle future generazioni; non devono correre il rischio di finanziare il passato ma devono essere soltanto un investimento vitale sul futuro” (cfr. F.De Bortoli e E.Giovannini Corsera 3.8.020)

Tuttavia, l’erogazione dei fondi non è potuta essere altrettanto tempestiva perché , ovviamente, gli Stati membri della UE devono concordarne le modalità e la distribuzione. L’accordo è stato finalmente raggiunto , dopo circa nove mesi, quando Polonia e Ungheria hanno ritirato il loro veto a seguito di un compromesso mediato dalla sig.ra Merkel. (in cambio di qualcosa).

La Ue incrementa, quindi, il bilancio su base temporanea, tramite nuovi finanziamenti raccolti sui mercati finanziari. E’ stato raggiunto un accordo sul prossimo bilancio a lungo termine (QFP:Quadro

Finanziario pluriennale) dell'Europa e su "Next generation EU". Il pacchetto verrà dotato nel suo complesso di 1.800 miliardi di cui 750 sono riferibili al "Next Generation Eu", detto anche "Recovery Fund". L'obiettivo è, attualmente, raccogliere ed erogare 750 miliardi di euro (390 di contributi a fondo perduto e 360 di prestiti). L'importo destinato all'Italia è di circa 209 miliardi, ripartiti in 81,4 miliardi in sussidi e 127,4 miliardi in prestiti.

Ma non finisce qui : c'è un rovescio della medaglia che sarà determinante per il buon esito del cosiddetto "Recupero". Si tratta del "Recovery Plan" che i Governi degli Stati membri dovranno inviare a Bruxelles entro fine aprile 2021. Va detto che, per l'Italia, ai 209 miliardi di cui sopra si potrebbero aggiungere ulteriori 37 miliardi di MES (Meccanismo europeo di stabilità , detto anche Fondo salva-Stati) che si potrebbe definire un romanzo a puntate che il Paese, o meglio la Politica, sta ancora scrivendo ...a quattro mani...

Recovery plan : Piano di recupero

Il Recovery Plan è stato battezzato PNRR : "Piano nazionale di ripresa e resilienza" a cui , qualcuno, tra politici e mass-media, ha aggiunto "seriamente": "per spendere i 209 miliardi in arrivo dall'Europa".... (!)

Sarebbe più concreto e meno "fantasioso" evidenziare che, prima di "litigare" per come spenderli, sarà opportuno presentare alla UE, come richiesto, un piano serio ed affidabile, in via preliminare, entro la fine di gennaio 2021, per avere accesso ai 209 miliardi già stanziati. E l'Italia cosa fa? Si sta preoccupando e sta litigando su come affrontare il riparto e a chi deve esserne affidata la regia... I singoli ministeri fanno a gara a intestarsi quote di "ripartizioni" dimostrando, nei fatti, poca attenzione alle condizioni richieste dalla UE per l'approvazione dei progetti e, dietro di loro, una pleora infinita di lobbies " aventi diritto" e..(perché no?) anche gli armatori, che come minimo, aspirano a modernizzare le loro flotte. I dicasteri più "gettonati" o meglio quelli che sembrano al momento " avere la chiave dell'acqua" sono il Ministero degli affari Europei e il Ministero dell'Economia. Gli altri Ministri, con i loro Dicasteri, dovranno, in prospettiva, trovarsi un'altra attività : non viene concesso loro di partecipare alla formulazione dei piani "riservati", per il momento, al neo-triunvirato composto da i due Ministri e dal Capo del Governo. Se questo accade nel Governo, figuriamoci le chances di partecipazione

che hanno le opposizioni !... Nel frattempo, già ai primi di dicembre, alcuni Paesi dell'Unione, dalle idee molto chiare e concrete, hanno già depositato negli uffici della Commissione i loro progetti; l'ultimo è stato la Francia.

E già le “malelingue e quelli che tanto bene non ci vogliono”(paradossalmente anche dall'interno) mostrano l'ipocrita preoccupazione (o speranza) che il Governo Conte, preso dai suoi tanti problemi, non riesca a rispettare la “road map” per la presentazione di quella che viene definita la prima impalcatura del Piano Nazionale. Teoricamente, l'erogazione dei fondi sarebbe dovuta partire dal primo giorno in cui sarà valido il nuovo bilancio pluriennale europeo, cioè dall' 1 gennaio 2021, Tuttavia, ogni Paese avrà tempo, fino al 30 aprile 2021, per sottoporre alla Commissione i Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza e spiegare come intende spendere i prestiti e i sussidi che riceverà, secondo le quote già stabilite, decise a luglio. I piani verranno poi approvati dalla Commissione e dal Consiglio UE. Se l'Italia presenterà il suo PNRR ad inizio 2021, le risorse potranno iniziare ad arrivare già nella primavera prossima ma, se la presentazione slitta ad aprile, è probabile che i fondi arrivino non prima del prossimo autunno. Il 10 per cento di anticipo previsto per il 2021 (quasi 20 miliardi) sarà effettivamente stanziato solo dopo il formale via libera della UE. L'esame, però, tra Commissione e Consiglio, richiede almeno un paio di mesi. E il pericolo concreto, dunque, è che i soldi arrivino alla fine del 2021(!) Saremo in grado, entro quella data di fare qualcosa di buono e di utile?... Qualcuno avrà capito che invece di guardare all'ultima data di presentazione del piano, avremmo potuto e, forse, potremmo ancora anticiparla per far decorrere i necessari tempi tecnici ? Gli altri paesi sono forse stupidi che lo hanno già fatto o lo stanno già facendo? A che cosa sarà servita la convocazione degli Stati Generali della scorsa estate? Pensando alla Task Force sembra un brutto precedente...

Linee guida della UE sui Piani di recupero

Al di là delle aspettative e dei sogni o fantasie, più o meno legittime, dovrebbe essere ormai ben chiaro, a tutti, che il “Recovery Plan” deve

contenere dei programmi seri che rispecchino le linee guide della UE per la ripresa e la crescita economica.

Eccone una sintesi :

Digitalizzazione (completamento banda larga e fibra ottica)

Infrastrutture per la mobilità sostenibile (efficienza energetica e alta velocità)

Formazione, istruzione e ricerca

Inclusione sociale

Interventi nel campo della salute

Dette linee guide sono state ufficializzate in settembre e si dice che, alla fine di novembre, erano pervenuti, alla cabina di regia del

Ministero degli Affari Europei, 557 progetti. Da indiscrezioni trapelate, sembrerebbe che la cifra necessaria per realizzarli sarebbe già tre volte superiore ai fondi stanziati dalla UE.

Ma andiamo con ordine. Nella manovra finanziaria è stata prevista l'istituzione di una "Task Force" e un super commissario per la "governance" del Piano per le Riforme e la Resilienza ma, come tutti possiamo constatare, siamo ancora in alto mare. Esistono varie correnti di pensiero sulla costituzione di detta task force. C'è chi pensa giustamente che vi debbano far parte i Ministri con le strutture dei relativi Dicasteri senza il coinvolgimento di consulenti esterni. Altri pensano che le attuali strutture a disposizione siano inadatte, ferruginose e appesantite da una atavica mentalità burocratica che , purtroppo, non sarebbe adeguata alle attuali straordinarie esigenze. In realtà la pandemia ha messo allo scoperto tutti i difetti e le carenze del Sistema Italia che, così com'è, non dà alcun affidamento per il giusto approccio ad una operazione che, con la sua urgenza, è una occasione epocale e irripetibile per il futuro nostro e delle future generazioni. C'è anche il fondato timore che, alla luce di questi problemi, la designazione della "Task Force" da parte del solo Governo non tuteli tutto il paese finendo, inevitabilmente, per funzionare solo a proprio uso e consumo. Ma anche se la gestione si realizzasse in maniera perfetta "super partes" è comunque necessario e ragionevole che ci sia, senza esitazione alcuna, un coinvolgimento di tutte le forze politiche guidate da criteri di natura "costituente". E tutti sappiamo bene che cosa dovrebbe significare.

La task Force: Supervisione straordinaria “super partes”

E' una occasione veramente epocale ed eccezionale se, nella grave situazione in cui versiamo, insieme agli altri paesi membri, si possa contare sui massicci aiuti predisposti dalla UE. Anche per noi italiani che già eravamo malconci, ancor prima della pandemia, si intravede, a portata di mano, una opportunità irripetibile che, tuttavia, richiede il coinvolgimento di tutte le energie positive e propositive del nostro paese. Basterebbe vedere come si stanno comportando gli altri paesi membri della UE. Il coinvolgimento delle opposizioni è necessario ed indispensabile. Cosa ci vuole per capirlo ? Basterebbe attenersi ai “suggerimenti”, finora ignorati, della UE che, inequivocabilmente, raccomanda che la Task Force debba essere uno strumento di supervisione e gestione straordinaria di una situazione altrettanto straordinaria: per chi mostra di non capire, significa che l'azione congiunta dei suoi componenti debba costituire una maggiore garanzia per tutti i comparti che devono beneficiarne. Quindi formazione trasversale tra Governo e opposizioni, per parlarci chiaro. Detta “super task force” dovrebbe assolutamente e celermente superare tutte quelle leggi mai abrogate o modificate e agire direttamente, con poteri speciali tipo “Ponte di Genova”. La recente straordinaria esperienza “docet”. Non si può, allo stato attuale, ripristinare le professionalità dove mancano, riformare le leggi, riformare le strutture “cadenti” e riorganizzarle e ,allo stesso tempo, attivarsi per il citato “recupero”: sarebbe poco realistico e, soprattutto, un suicidio. Per evitarlo dovremmo, in meno di un mese, ricostruire tutto ciò che abbiamo distrutto in mezzo secolo e metaforicamente, piantare milioni di alberi e attendere che venga su un bosco: non prima di una generazione!...

Lasciamo da parte remore e dubbi su un simile approccio : non c'è altra alternativa per attuare in tempi relativamente brevi quanto è necessario per metterci nelle condizioni di utilizzare sapientemente questa opportunità. Come si potrebbe agire diversamente quando il famoso Decreto Semplificazioni (si fa per dire) ha bisogno di ancora 64 decreti attuativi per essere operativo? In queste condizioni, le scorciatoie, anche se antidemocratiche o anticostituzionali (?) sono necessarie! E quale affidamento e credibilità possiamo mostrare alla

UE quando, per anni, non siamo stati capaci di utilizzare neanche tutte le risorse erogate a fondo perduto, abbiamo brillato per le frodi comunitarie e per la corruzione ? E, ancora, come possiamo giustificare che molte opere e una miriade di normali operazioni di spesa corrente vengono ritardate all'infinito perché mandate a gara, anche se non previsto dalle vigenti leggi, ma solo perché i funzionari responsabili hanno paura? E i cantieri già finanziati e ancora fermi?.. La situazione è davvero grave! E' un grande pasticcio! Vedasi il famigerato Codice degli appalti ...

Ecco un supporto autorevole a questo mio sproloquio offerto da Federico Fubini (Cor.sera 11 dic.2020).

“ Dal 2000 l'Italia ha accumulato un ritardo sugli investimenti pubblici di quasi duecento miliardi rispetto alla media degli altri stati della UE. Nei prossimi 6 anni lo stato sarebbe destinato a investire circa 250 miliardi di euro da solo, in condizioni normali, ma ora avrà anche i 209 del “Recovery Fund. Eppure il Governo esita un po’. Si vogliono usare quote dei nuovi fondi europei solo per finanziare vecchi progetti nazionali, quasi temendo di non riuscire a fare progetti efficienti e produttivi sull'intero ammontare disponibile: i 250 miliardi nazionali, più 209 miliardi europei. Invece è possibile, se si lasciano da parte i giochetti del piccolo cabotaggio politico e si cerca di progettare il futuro dei nostri figli. La clessidra , intanto, sta scorrendo” E io aggiungo: come è possibile progettare il futuro per il nostro Paese e per le nuove generazioni quando il nostro orizzonte temporale non riesce ad estendersi oltre la durata di una legislatura? Il futuro si realizza con le nostre scelte di oggi e, soltanto in tal modo, miglioreremo anche il nostro presente.

Ravenna, 15 dicembre 2020

Tobia Costagliola

La nuova nave della Guardia Costiera.

Porterà il nome di Natale De Grazia, il Comandante “eroe” che dedicò la sua vita a proteggere il mare

Il 12 dicembre è una data indelebile nella memoria degli uomini e delle donne della Guardia Costiera, segnata dalla prematura scomparsa del Comandante De Grazia, l'ufficiale del Corpo che ha fatto della propria vita una testimonianza di umanità e di coraggio e la cui storia, di amore per la legalità e per il mare, a distanza di 25 anni, resta viva nel cuore di ognuno, di cittadini e istituzioni.

A lui, al suo impegno umano e professionale in difesa dell'ambiente, viene intitolata oggi la nuova nave della Guardia Costiera, la CP420 “Natale De Grazia”, che andrà ad aumentare le capacità operative della componente navale del Corpo.

La cerimonia di varo e di presentazione dell'unità si è svolta stamattina, nei cantieri navali Intermarine (Gruppo Immsi) di Messina, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, del Presidente di Intermarine, Antonino Parisi, dell'amministratore delegato di Intermarine, Livio Corghi, e della Sig.ra Anna Vespia, moglie De Grazia e madrina dell'evento.

La scelta del 12 dicembre, fortemente voluta dal Comando Generale, vuole omaggiare la memoria dell'Ufficiale della Guardia Costiera, un uomo valoroso delle nostre istituzioni, medaglia d'oro al merito di Marina e vittima del dovere, morto in circostanze non ancora chiarite mentre indagava, per

conto della Procura di Reggio Calabria, su un traffico di rifiuti radioattivi a bordo di navi mercantili nel Mediterraneo.

La CP 420 è la prima motovedetta di una nuova classe di unità navali, chiamata “Angeli del Mare”, dedicata a chi ha operato in mare con generosità e sacrificio. Navi, pensate e progettate per assolvere il compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il salvataggio in mare, una missione, che la nuova unità può svolgere anche in condizioni metereologiche e marine particolarmente critiche.

Eccellenza della cantieristica italiana e vanto delle capacità marinaresche del nostro Paese, si distingue per essere una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo, nonché la più lunga imbarcazione “autoraddrizzante” e inaffondabile mai costruita in Italia. La CP 420, con i suoi 10 uomini di equipaggio, rappresenta il meglio della tecnologia navale di oggi, con propulsione e strumenti di comunicazione all’avanguardia; un’imbarcazione di 33 metri con un sistema avanzato di comando e controllo che assicura maggiore autonomia, maggiori capacità ricettive e una migliore logistica per l’equipaggio, per il ricovero di naufraghi e di persone a bordo e, dunque, non solo in coperta, durante le operazioni di soccorso che coinvolgono grandi numeri di naufraghi (scheda tecnica di approfondimento dell’unità in allegato).

La nave è stata costruita negli stabilimenti di Messina, dai Cantieri Navali Intermarine (Gruppo Immsi) di Sarzana, che hanno realizzato fino ad oggi 44 unità Cacciamine per le Marine Militari di 8 Paesi, fra i quali USA, Finlandia, Australia e Italia.

“Tenax pro maris salute” è il motto ufficiale della nave che esprime, grazie all’autorevolezza della lingua latina, il senso

del lavoro di De Grazia: “ho lottato con tenacia per l’ambiente marino”.

Questo in sintesi il lascito del Comandante alle nuove generazioni e soprattutto a coloro che si apprestano a indossare la divisa e a rendere un prezioso servizio alla collettività.

Al termine della verifica di conformità e del periodo di familiarizzazione da parte del suo equipaggio, che ufficializzeranno la consegna amministrativa, la nave potrà inalberare il Tricolore, affidata al Comandante designato, il Tenente di Vascello delle Capitanerie di porto, Massimiliano Quinto

La CP 420 “Natale De Grazia” è una nave che ambisce, insieme al suo equipaggio – ha sottolineato l’Ammiraglio Pettorino – a dimostrare quei valori, quella generosità quella passione propri del Comandante di cui porta inciso, con orgoglio e fierezza, il nome.

Di seguito un link dal quale è possibile scaricare un breve profilo biografico del Comandante De Grazia, una scheda tecnica della CP420 e un contributo foto/video relativo all’evento di presentazione:

<https://we.tl/t-yBJxdXTvHX>

LA GEOPOLITICA DEL MARE NOSTRUM

Mediterraneo , mare intimo, di dialogo,?

L'ITALIA AL BIVIO NEL MEDITERRANEO E COME AGIRE CON LA CINA. Dibattito con Pelanda, Saqelli, Bono di Stefano Briata

Sul ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e sulla Cina ci sono due interventi degni di nota che meritano attenzione. Vediamoli.

Nel mese di novembre si è tenuto il tradizionale Forum de Il Secolo XIX – The MediTelegraph, giunto alla sua settima edizione.

Stavolta è stato fatto online e non dal vivo per i noti e famigerati motivi legati al covid.

Mi è dispiaciuto non partecipare, ma ai convegni on-line non mi trovo a mio agio, perché preferisco il contatto diretto con i partecipanti.

I temi del settimo forum erano il Mediterraneo e la Cina, temi molto attuali che ci riguardano da vicino.

I Mediterraneo è un tema poco affrontato in Italia, mentre invece è un problema importante, relativo alla presenza o meno del Bel Paese in questo scenario. Al settimo forum c'è da registrare l'interessante e chiaro intervento del Prof. Giulio Sapelli, docente di Economia alla Statale di Milano: <<L'Italia è grande quando si comporta da media potenza>>. Termine difficile da capire, ma efficace per gli interessi del nostro Paese.

Molti si domandano come si deve posizionare l'Italia nel rapporto tra Cina e Stati Uniti. Su tale tema il Prof. Giulio Sapelli lo spiega in modo chiaro, iniziando con una interessante premessa: <<Innanzitutto, evitiamo di usare la parola geopolitica il cui significato presume scopi militari. Le parole giuste da utilizzare sono quelle della vecchia teoria del realismo: cioè, studio delle relazioni internazionali>>.

Sulle relazioni internazionali sono d'accordo, perché l'Italia dovrebbe curare i propri interessi, ma in questo periodo purtroppo non lo fa.

Intervistato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, durante il settimo Forum, Sapelli entra nel vivo del tema quando parla dell'Italia come <<media potenza>>, spiegandone il significato del <<rapporto che intercorre tra imperatore e vassallo>>. <<Quando l'Italia, sia in passato che in tempi più recenti, svolgeva un ruolo di vassallo intelligente faceva cose che l'imperatore non riusciva o non voleva fare>> Prendiamo il caso di Giorgio La Pira quando l'11 novembre del 1965 incontrò Ho Chi Minh per cercare di mettere fine alla guerra nel Vietnam. Poi, arrivarono le bombe ma fu un episodio chiave della storia moderna. Oppure nel 1956, quando gli americani si schierarono dalla parte di Gamal Abd el-Nasser, leader della Rivoluzione egiziana del 1952 e secondo presidente dell'Egitto. Gli americani si schierarono contro Francia, Inghilterra ed Israele i quali inviarono i paracadutisti sul canale di Suez, in quel momento l'Italia diventò l'interlocutore fondamentale per rasserenare il clima>>. I fatti storici menzionati da Sapelli, con il contributo dell'Italia, purtroppo, non sono citati dai libri di storia generalisti per gli istituti scolastici ed universitari, sempre tendenti a sminuire il ruolo del nostro Paese in fatti importanti. Meglio proseguire con il tema dell'articolo. Poi Sapelli ricorda che <<la Cina è diventata grande grazie agli investimenti americani, ovvero grazie al multilateralismo>> Ma prima degli americani, l'importanza delle relazioni internazionali ci è stato insegnato da Tucidide nella guerra del Peloponneso. Lui fu il primo ad individuare, nello scontro tra Sparta e Atene, un tipo di conflitto diverso da qualsiasi altro. Come oggetto della guerra, infatti, egli vede non una controversia particolare ma il dominio incontrastato su tutta

la Grecia da parte di Atene. Dominio che Sparta si ostinava a non capire>>.

Attraverso la metafora di Atene e Sparta, dal punto di vista strategico ed economico Sapelli fa capire che gli investimenti statunitensi in Cina sono stati un grave errore, e quindi per il nostro Paese le relazioni internazionali sono cruciali. In merito al comportamento degli Stati Uniti con la Cina vi descrivo brevemente il pensiero del Prof. Carlo Pelanda, espresso un po' di tempo fa.

Con il Prof. Pelanda avevo avuto rapporti a livello di pr per brevissimo tempo in alcuni convegni organizzati nel quale lui era stato relatore. In uno di essi, egli aveva spiegato perché gli Stati Uniti avevano commesso un grave errore facendo entrare la Cina nel WTO (World Trade Organization, Organizzazione Mondiale del Commercio), lanciando pesanti accuse al presidente di allora Bill Clinton...

Sintetizzando, Clinton, per ammettere la Cina nel WTO, doveva porre ad essa delle condizioni, quali i diritti sociali, economici, parità di trattamento e altro, ma come possiamo vedere nulla di ciò esiste, per cui i cinesi fanno quello che vogliono con grande dispetto nei confronti dell'Occidente e del mercato mondiale.

Sapelli insiste su un concetto: <<Bisogna avere una visione dialettica della storia. Ricordiamo sempre che l'Italia ha stretto rapporti commerciali con la Germania nazista, così come con la Russia stalinista>>. In sintesi, la nostra forza è sempre stata il multilateralismo, come quando avevano fatto i vari Stati che componevano la penisola italiana fino al 1860. Oltre al Prof. Sapelli, anche un importante dirigente industriale ha spiegato chiaramente la situazione dell'Italia nello scacchiere del Mediterraneo. Si tratta di Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, uno dei pochi e seri dirigenti industriali italiani degni della ribalta nazionale ed

internazionale. Bono ha spiegato la situazione e ha indicato/suggerito la soluzione in occasione dell'evento organizzato da Limes, a Trieste, anche questo in edizione online, per le cause note di cui non voglio più parlare.

Ecco cosa ha detto Giuseppe Bono: <<Francesi e inglesi hanno un merito, che per alcuni è demerito, e mi ci metto anch'io che non sono certo un "warrior": fanno le guerre, vanno a bombardare. Il signor Macron, in piena crisi turca, manda la sua fregata, e lo dice. Quando ENI doveva perforare a Cipro, la Turchia ha mandato le sue fregate ed ENI se n'è andata. Questo è un problema di cui in Italia non si parla>>.

Bono aggiunge: <<C'è un tema importante, il Mediterraneo. ENI non può essere il nostro ministero degli Esteri, come è successo per anni. Come possiamo proteggere le nostre fonti di approvvigionamento se non presidiamo quest'area? Io dico che dobbiamo cercare alleati, visto che l'America ha abdicato al ruolo di poliziotto del mondo, e in particolare dell'Europa: ora ci dobbiamo pensare da soli. Dobbiamo pensare a quali Paesi possono essere nostri alleati, perché forse diamo meno fastidio di inglesi e francesi che sono stati colonizzatori, e io penso a Egitto e Algeria, non ne vedo altri>>.

Nel Mediterraneo, i governi italiani dal 1992 in poi hanno fatto ben poco o nulla, mentre dal 2011 la situazione è nettamente peggiorata, dato che nessun governo nostrano si è attivato per ritornare al rango di media potenza, e siamo ancora in questa situazione.

Ad esempio, come rappresentante di Fincantieri, Bono spiega: <<Noi abbiamo contratti militari con l'Arabia Saudita tramite gli americani, al Qatar stiamo costruendo tutta la flotta, ad Abu Dhabi lo abbiamo fatto. Ora abbiamo l'Egitto. Ma per vendere all'Egitto –ha chiuso Bono – abbiamo subito di tutto e di più. Ma chi ce lo fa fare? Ecco perché dico: fra dieci anni in Italia Fincantieri non ci sarà più, a queste condizioni>>.

La risposta finale di Bono non è rassegnazione ma un grido d'allarme.

Stefano Briata

fine