

## DL NEWS attualità e commenti

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 20 settembre 2015

### Chi fa la comunicazione ?

A proposito di Festival culturali che promuovono la mente e la comunicazione ripropongo sempre la battuta “parlare parole” di Vittorio G. Rossi, insuperabile interprete delle cose di mare. A “Lerici legge il mare” spero che qualcuno abbia letto qualche pagina attualissima di questo grande scrittore giornalista e filosofo ligure . Aggiungo , dedicandolo anche agli estenuanti e ripetitivi talk show politici ed economici, “ Parlare di niente. L'unico argomento di cui so tutto“ dalla commedia Il marito ideale di Oscar Wilde, che tratta della corruzione politica e dell'integrità dei governanti , in scena a Genova al teatro Duse il 4 e l'8 novembre. Ma intanto , nonostante molti “ warning “ dei media , Google e la rete in generale ci stanno ingabbiando alla faccia della comunicazione e delle chiacchiere generazionali, la semplificazione online e tutto il cumulo di prodotti/detriti che l'industria della comunicazione e del consumismo ci propongono ogni giorno. Siamo normoidi degenerati , come dice Andreoli.(DL)

◦\*◦\*◦\*◦\*◦\*◦\*◦

Riflessioni e provocazioni in un libro e un percorso espositivo

### Il mare è il nostro nemico

MareMonstrum, mostra a Genova fino al 10 gennaio 2016 al Galata Museo del Mare “L'immaginario del mare tra meraviglia e paura” .

Prima di commentare la mostra, mi sono riletto quel delicato libro di Valeria Serra , Le parole del mare, che raccoglie brani e versi nel rapporto uomo-mare di scrittori e poeti con intermezzi esplicativi e autobiografici della Serra, donna di mare oltre che giornalista, con eccezionale partecipazione professionale ed emotiva.

Ho voluto farmi la *bocca buona*, sapendo che cosa mi aspettava.

“ Nelle acque del mare-si legge nella locandina della mostra – si specchiano le ansie e le paure di tutte le civiltà, in ogni tempo e luogo. Il mare rappresenta il “ sonno della ragione” che genera e riflette i mostri prodotti dall'immaginazione di intere culture e società”.

MareMostrum accompagna i visitatori in un viaggio inconsueto attraverso rappresentazioni dell'immaginario dell'orrore marino : un percorso che rievoca “ gli incubi e le paure prodotti dal rapporto tra diverse culture , il mare e la

navigazione”.

Stampato da il Geko edizioni , € 12, un pregevole volume dallo stesso titolo ( MareMonstrum) spiega il percorso della mostra con interventi storici e mitologici preceduti da un robusto studio esegetico di Pierangelo Campodonico, Direttore dei Musei del mare, che scopre il velo di luoghi comuni e analizza gli aspetti storici di quello che era l'assioma romano del Mare Nostrum. Il libro si avvale di apporti molto dotti e originali di Giancalo Costa, Federico Boni, Valeria Salaris e altri contributi con il corredo di immagini antiche e simboliche dell'*horror profundum maris*.

Scrivete Magris, riportando altri autori , “il fascino del mare , una invenzione moderna ? Una antica e plurisecolare celebrazione ...” Col mare nasce l'etica , ...l'odissea dell'uomo che attraversa la vita e i suoi gorgi -scriveva Conrad- spiando la propria colpa e i propri errori lavorando e pensando sull'acqua”. Concetti che troviamo anche nei testi biblici dove spesso viene evocata la collera di Dio. Un mare popolato di creature fantastiche . Una letteratura che va da Tolkien a Poe, Verne, Victor Hugo Melville. Invenzioni ?

La cartografia antica era popolata di figure mitiche e di mostri nei punti geografici dove la rappresentazione di mari e di terre erano sconosciuti.

“I marinai, forzati del mare, scriveva Van Loon nella Storia della Navigazione, una categoria di uomini in transito”, Van Loon accenna anche a draghi e serpenti che assalivano i bastimenti , però affermava “ sotto la superficie del mare niente”. Non dimentichiamo le superstizioni che proprio nell'ambiente marino attecchivano germogliando paradossi che sopravvivono ancora ai giorni nostri.

L'analisi di Campodonico e degli altri studiosi focalizzano la storia immaginaria ( ma quanto ? ) del mare profondo, ci propongono un itinerario attraverso la simbologia del mare che sta sotto la superficie e che emerge con intenzioni malvagie liberando gli incubi nascosti nei labirinti del nostro inconscio. La verità è che noi conosciamo soltanto una infinitesima parte di quanto avviene negli abissi marini, nonostante radar , sonar e altre diavolerie. E' un mare che ha molto di vero, chi ha provato che cosa vuol dire una tempesta al limite della sopravvivenza capisce che cosa vuol dire paura del mare.

MareMonstrum stimola un'altra domanda: il mare unisce o no ? Marcella Rossi Patrone da anni sostiene, organizzando incontri e convegni ( recente quello a Camogli ) che il mare unisce gli uomini. La mostra sposta invece la prospettiva verso la paura che emana il mare nel corso dei secoli. Non risparmiando internet , la navigazione digitale insidiata nel profondo della rete da virus, hacker, pirateria informatica che ci portano indietro nel tempo. (DL)

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

# IL MERCATO DELLO SHIPPING

## Altro che dubbi sul futuro del gigantismo navale

China COSCO, società di investimenti del gruppo armatoriale cinese China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO), ha commissionato la costruzione di ben undici nuove portacontainer da 19.000 teu a quattro cantieri navali cinesi, ordini che incrementeranno la capacità della flotta della COSCO Container Lines (COSCO), la compagnia del gruppo che opera i servizi di linea, ad oltre un milione di teu. ( [admin@informare.it](mailto:admin@informare.it) settembre)

**COMMENTO.** *Non è finita qui, altri gruppi ordinano unità giganti e investono nelle strutture portuali e logistiche in tutto il mondo a supporto di questa inarrestabile tipologia di traffico navale. (DL)*

## Tra champagne e fallimenti, gli speculatori avanzano

Decio, buon giorno, mi chiedi una riflessione sul mercato, purtroppo le spiegazioni a questo momentaccio potrebbero essere molte e varie, anche se continuo a ripetere molto molto semplicemente che il dramma è partito proprio quando invece si stappavano bottiglie di champagne e le barche viaggiavano a quasi 100.000 dollari al giorno (!!).

Una scellerata corsa all'armamento e la "bolla" (ora è il termine di moda) dei future (io preferisco chiamarlo il Monopoli dei future) ha fatto il resto.

Certamente ora le cose si complicano ulteriormente. Una Cina che scopre le sue magagne e che rallenta, una situazione politica europea e mediterranea tutt'altro che serena (.. leggi esodi epocali dal nord Africa che destabilizzeranno status economici e politici europei . E i governanti perbenisti non se ne rendono conto o hanno paura a dirlo!). Un' America che in perfetto stile renziano parla bene ma razzola male e si allontana sempre più da questa vecchia Europa magagnata ( Obama ha promesso niente che popò di meno di 10,000 posti profughi nel 2016! Una vera presa per i...fondelli per la GRANDE AMERICA !).

Ieri ennesimo terremoto nello shipping .GMI Global Maritime Investment grosso gruppo finanziario marittimo inglese (partner anche l'università di Harvard) ha siglato il Chapter 11 , ovvero fallimento controllato. Stamane si sentono le stesse voci per WBC Western Bulk Carriers e dulcis in fundo anche i giapponesi nell'occhio della bufera con Daiichi che firmerà domani a Tokyo lo stesso documento (MOL e Sumitomo si assumeranno contratti e navi del gruppo).

Vedo nero perché? L'ho già detto e lo ripeto. Non mi fa paura la burrasca, mi preoccupa seriamente che a tutti i livelli nazionali e internazionali dello shipping non vedo grandi capitani capaci di tenere il timone e prima o poi farci uscire fuori da questo inferno, ma solamente ancora e ancora speculatori che "ci provano" ...

Massimo Granieri

## IL SALVAPORTI

### Salviamo il porto di Genova. A chi dare credito ?

Genova. *Ma quanti decenni ci vorranno per la realizzazione del progetto di Renzo Piano del decantato e sembra indispensabile Blue Print che allarga le aree di riparazione navale fino alla Fiera. Quanti decenni per realizzare lo spostamento della diga foranea ( est e ovest ) per permettere alle grandi portacontainer di muoversi nell'area costruendo del nuovo terminal di Calata Bettolo? E il ribaltamento a mare di Fincantieri ? E' arrivato solo ora l'OK del Ministero dell'Ambiente e ora si aspetta quello dei Lavori Pubblici)? Perché sbandierare qualche anno fa i 70 milioni pronti per l'operazione quando non c'era ancora niente ? E l'autoparco ? E le concessioni ai terminalisti ? E le nuove banchine per le navi da crociera? E l'Aeroporto ? Parlano parole sulla ricollocazione della Fiera da parte del maggiore azionista, Comune e Città Metropolitana , sapendo che, tra approvazione progetti ed esecuzione lavori, altri decenni ci aspettano ancora. Come sarà Genova allora ? A chi dare credito ? Agli attuali amministratori? DL)*

### Salviamo Venezia

#### CONSIGLI DI UN MARINAIO A CHI VUOLE E SA INTENDERE

*Il marinaio è il comandante Ferruccio Falconi, già Capo Pilota del Porto e fondatore di una importante azienda marittima lagunare, scrittore e pubblicista, centinaia di articoli innovativi sulla tutela dell'ambiente e sulle tecnologie per la sicurezza in mare. Pubblichiamo il suo punto di vista.*

Venezia. Per un sereno futuro della portualità Veneziana senza comprometterne gli equilibri idraulici ed inquinare ulteriormente aria e acque della laguna, bisogna :

1° Lasciare la MARITTIMA a fiere e ricco mercato degli Yacht e mega Yacht che si fanno sempre più grandi e numerosi. Ce ne sono anche di oltre 100 metri.

2° Ricevere le grandi navi dei Vacanzieri ad una lunga banchina su pali da realizzarsi lungo la gengiva dell'isola di Sant'Erasmus ben avanti , di fronte a Treporti, con orientamento a Nordest e a ridosso del Mose.

3° Dire un secco NO al porto OFFSHORE per evitare costose rotture di carico e complicazioni diverse comuni a tutti coloro che si ISOLANO creando enormi e ben immaginabili difficoltà logistiche specialmente per i cambiamenti climatici in atto , per le tempeste tropicali anche in zone temperate e per la improvvisa e frequente insorgenza di cattivo tempo con bolle d'acqua e fortissimi venti.

4° Non portare Petrolio e petroliere fuori del Bacino idraulico lagunare di Malamocco perché ciò implicherebbe rischi da collisioni e rottura di oleodotti con gravi rischi che gli appiccicosi idrocarburi sversati, oltre a rovinarci le spiagge, vengano portati a Venezia e dentro le altre bocche di porto da parte delle correnti marine da maree del tipo semidiurno.

*Notare che non esistono navi rec-oil capaci e veloci.*

5° FARE un PORTO multiruolo a SUD della diga SUD degli Alberoni usando impianti e piazzali già esistenti. In tal modo non si andrebbe ad interferire con gli attuali e consolidati traffici di Porto Marghera , via canale litoraneo. Un bel ponte collegherebbe detto scalo alla vicina terraferma.

6° BOCCIATO il Contorta , NON scavare e allargare il Vittorio Emanuele perché porterebbe le grandi navi, alte anche più di 50 metri a passare sotto le rotte di atterraggio degli aerei di TESSERA.

*Valutate bene i rischi ! Siate prudenti ! Anzi , a questo proposito sarebbe bene che si esprimesse L'ENAV .*

6° Dato i loro forti consumi di combustibili sia da ferme che in movimento, non bisogna assolutamente allungare le navigazioni lagunari delle grandi navi, via Malamocco né lasciarle concentrate vicino alla Città, a Piazzale Roma e all'isola del tronchetto piena di autobus e altri motori. per evitare aumenti di inquinamento da particolati diversi , fumi ed anidride carbonica che esce dalle loro ciminiere.

*E' tristemente da osservare che la MARITTIMA non fornisce ancora energia elettrica alle Navi in modo che siano tenuti spenti i diesel generatori di bordo.*

7° Le grandi navi interferirebbero tanto, creando ritardi e diseconomie , negli ormai ben consolidati traffici mercantili di Porto Marghera.

*E allora perché scompigliare ?*

8° Scavando e allargando il Trezze – Vittorio Emanuele si corre il rischio di vedere grandi e veloci masse d'acqua di dosana investire Venezia.

*Fare attenzione !*

9° Il GOVERNO, prima di decidere, deve assicurarsi che la Commissione "VIA" abbia ben considerato l'IMPATTO TERMICO su acqua ed aria delle grandi navi facendo sapere a TUTTI quante tonnellate di IDROCARBURI vengono bruciate giornalmente in laguna da parte delle navi, di aerei , natanti e fabbriche.

10° Da ogni grande nave vengono estratti circa 1.500 metri cubi di aria calda all'ora.

*E allora ? Portiamo questi colossi vicino al mare in ambiti più ventilati .*

**Cap. Ferruccio Falconi**

## **Genoa Shipping Week, il Salone della marineria**

**Tra le autorità solo il Sindaco, da Roma persi i contatti**

**E' emerso nei dibattiti che ...è' la merce che "sceglie" le rotte più brevi dove movimentare il carico a costi più competitivi nei porti automatizzati e dotati di infrastrutture logistiche**

**COMMENTO: ma non lo scrivevamo già trent'anni fa ?**

**L'intervento di Umberto Masucci sul ruolo centrale della portualità**

**Genova.** La II edizione della Genoa Shipping Week ha visto oltre 1000 i partecipanti alle conferenze delle prime due giornate di PORT&SHIPPING TECH. Di grande interesse la prima sessione di "SMART PORT & LOGISTICS" che ha affrontato il tema "Corridoi logistici da e verso 'Europa come un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale". **Operatori privati ed istituzioni** si sono confrontati, presso la sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sul tema del potenziamento dei corridoi logistici come opportunità concreta per la crescita dei servizi logistici nazionali. Il dibattito, moderato da **Riccardo Fuochi**, Presidente del Propeller di Milano, ha portato alla chiara **definizione che sono infatti le merci che definiscono le rotte e quindi è importante rendere sempre più competitive le nostre infrastrutture e gli snodi logistici e sburocratizzare il processo doganale il più possibile.** Il messaggio emerso è che solo una maggior efficienza può attirare più traffici e quindi meno contenitori vuoti sulle banchine e per questo vanno accolte ed utilizzate tutte le tecnologie che possono aiutare a superare i troppi vincoli burocratici che avvantaggiano i Paesi competitor dell'Italia.

Nel corso degli altri dibattiti è stata posta in primo piano l'attenzione sulla digitalizzazione dei trasporti marittimi e delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nell'intero sistema dei trasporti con un particolare riferimento all'esperienza Ligure grazie alla collaborazione con La Regione Liguria. **Durante l'evento, moderato da Gian Enzo Duci, Presidente Assagenti, sono stati analizzati gli sviluppi dei traffici dei porti liguri ed i miglioramenti infrastrutturali da questi effettuati;** le loro relazioni con i mercati oltre l'Appennino, sulla scia della recente presentazione del Porto di Genova a Milano. Di particolare interesse la tavola rotonda che ha puntato sull'importanza del dialogo fra Liguria, Piemonte e Lombardia, nel superare i

confini amministrativi ed affermare la centralità della portualità ligure per lo sviluppo dell'economia.

Efficienza e competitività le parole chiave di GREEN SHIPPING SUMMIT. Nella sessione dedicata all'entrata in vigore del regolamento comunitario su monitoraggio, verifica e rendicontazione delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo tutti concordano sull'impegno che le imprese dei trasporti marittimi dovranno affrontare per mettersi in linea con la nuova normativa.

I relatori intervenuti hanno evidenziato l'ampia gamma di soluzioni tecnologiche disponibili, a costi contenuti, per monitorare il consumo di energia e le emissioni che costituiscono un'opportunità di sviluppo per le imprese del settore marittimo.

Un ruolo dell'amministrazione italiana è fondamentale per aiutare le compagnie in questo momento di trasformazione, ad esempio rendendo accessibile il meccanismo di incentivazione basato sui titoli di efficienza energetica. ( I.R.)

COMMENTO. *Umberto Masucci, leader storico dello shipping, ha detto chiaramente che senza porti dragati per le grandi navi, senza autorità portuali, senza una legge che riformi il sistema , i porti italiani sono destinati ad affondare a vantaggio della concorrenza degli scali esteri . (DL)*

Il dibattito continua, aspettiamo altri contributi

L'armatore moderno, “ investitore” amante della nave

Caro Decio, grazie per le tue parole che prendo come complimento, ritengo, infatti, che non sia mai tempo perso intrattenere colloqui vivi ed attivi come il nostro, penso che entrambi abbiamo molti impegni quotidiani, quindi personalmente lo trovo un modo di migliorarmi e di apprendere da coloro che hanno più esperienza di me in questa industria.

In effetti, più discuto con te e più affino la mia "idealizzazione" del profilo dell'"armatore moderno". Anche perché, forse, sarei voluto essere il protagonista di "The Shipping Man", oppure perché ho dedicato molto tempo della mia vita professionale ad alcune delle famiglie (una in particolare) da te citate, il che oltre a gratificarmi mi ha aiutato moltissimo. In compenso, conosco bene l'autore del libro e, soprattutto, mi sono dedicato alla lettura dell'altro testo da te citato.

Ovviamente, non vorrei essere frainteso, il mio commento su AL (non oso nemmeno citare per intero il nome e cognome che per me rappresentano un'icona) non era e non poteva essere di critica. Ritengo, infatti, che forse il tema della formazione manageriale e del cambio generazionale sia male affrontato nel nostro paese in generale, ed ancor più nella nostra industria dove spesso si confonde la propria responsabilità di "padrone" con quella di "manager". Hai fatto bene a citare il Gruppo Giovani di Confitarma con cui spesso mi attardo a discutere a margine del Consigli Confederali al fine di

stimolare il dibattito sul succitato argomento. Mantengo vivo, infatti, il dialogo con il bravo Andrea Garolla con l'auspicio che i giovani possano assorbire il meglio di quello che tu hai correttamente definito un "mestiere", ma anche integrarlo con una nuova cultura che non deve essere necessariamente finanziaria, bensì adeguata ad una realtà (attuale) più complessa.

Sostanzialmente vorrei che fosse sfatato il mito di una equazione (Finanza=Cattivo) che spesso viene usata per giustificare errori strategici e di natura imprenditoriale e mi farebbe piacere, invece, che valesse, per una volta, il concetto di Finanza=Efficiente. D'altro canto, come tu hai sottolineato, l'armatore investe (o dovrebbe) investire i propri soldi e, pertanto, in maniera del tutto analoga ad un investitore, dovrebbe tendere a massimizzare il suo ritorno economico (mi risulta difficile comprendere che qualcuno faccia l'imprenditore per beneficenza). La verità è che, nel recente passato, vuoi per una distorta applicazione degli aiuti all'armamento (anni 70-80-90), vuoi per una poco accorta strategia di allocazione del credito da parte del sistema bancario, di armatori che hanno investito propri capitali ne abbiamo visti davvero pochi e, pertanto, forse dovremmo interrogarci su quanti "armatori" (in senso stretto ed in base alla tua definizione) ci sono oggi in giro.

Una nota di analisi per concludere: molti dei testimonials citati in "Dynasties of the Sea" sono "pubblici", ovvero quotati in borsa, non sarà un caso che proprio questa loro evoluzione "culturale" ha costituito la base affinché il "Mestiere" possa perdurare nel tempo e fungere da "catena di trasmissione" del DNA.

In attesa di futuri stimolanti analoghi dibattiti, ti saluto con affetto e stima.

Fabrizio Vettosi

## FORMAZIONE

### Accademia Italiana Marina Mercantile 10 anni

Un ponte indispensabile per la formazione degli ufficiali e approdare alla Laurea di primo livello/ Basta un'Accademia ( vera ) per le necessità degli armatori?

Genova. Dieci anni al servizio dell'armamento italiano. Un traguardo importante che l'Accademia Italiana della Marina Mercantile ha celebrato mercoledì 16 settembre alla presenza di rappresentanti dell'Università e della Ricerca, dei soci fondatori e del cluster marittimo nazionale. Sono 532 i giovani professionisti del mare, 348 allievi ufficiali di Coperta e 184 di Macchina, che ad oggi hanno completato il percorso biennale formativo, prendendo parte ai 52 corsi avviati negli anni. Il 92% di loro ha trovato lavoro grazie alla stretta collaborazione con l'armamento. Sono infatti oltre 30 le compagnie di navigazione italiane che negli anni hanno imbarcato i giovani cadetti. Oggi l'Accademia Italiana della Marina Mercantile è un punto di riferimento a livello

nazionale e internazionale per l'istruzione e l'addestramento degli allievi ufficiali di Coperta e Macchina, dei quadri direttivi del personale di bordo e di molte altre figure appartenenti al cluster marittimo, nonché, dal 2008, la sede di IMSSEA, una delle tre agenzie formative dell'International Maritime Organization.

L'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "Accademia Italiana della Marina Mercantile" nasce nel 2005 su iniziativa della Provincia di Genova e dei principali soggetti del cluster marittimo nazionale con lo scopo di offrire alta formazione e training alle figure apicali del trasporto marittimo, in particolare gli ufficiali, e per promuovere la ricerca e l'innovazione formativa nel settore. I destinatari sono il personale marittimo di bordo e di terra, gli operatori a livello manageriale e operativo nell'ambito del settore marittimo. Nel gennaio del 2011 è stata riconosciuta come Fondazione a partecipazione mista, a maggioranza pubblica. L'Accademia riceve infatti finanziamenti per la formazione degli Allievi Ufficiali, in larga parte provenienti dal Fondo Nazionale Marittimi, dal MIUR e dalla Regione Liguria, tutte realtà con cui opera in stretta sinergia. L'accesso avviene attraverso selezione pubblica e i cadetti alternano periodi in classe, periodi a bordo per complessivi 12 mesi e periodi di riposo, per un totale di due anni di percorso formativo.

La formazione continua, la progettazione e l'adeguamento alle discipline marittime di titoli di studio non nautici completano l'offerta formativa dell'Accademia che negli anni si è diversificata con l'aggiunta di corsi per i livelli direttivi, di corsi di "allineamento" (500 ore) che hanno visto, rispettivamente, la partecipazione di 60 e 116 allievi.

COMMENTO. *Attendiamo ora che questa istituzione ( fortemente voluta da Stefano Messina e Dino Emanuelli ) faccia il passo successivo allungando il periodo di studi per approdare alla Laurea di primo livello e adeguare il titolo professionale dei capitani ( oggi conduttori ) ai colleghi europei e non solo. Ci sarà molto da studiare con l'approccio all'università per modulare corsi, materie, crediti , insegnanti, programmi ma il percorso è stato avviato. Crediamo che una sola Accademia non sia sufficiente per il numero di allievi che si avvia alla carriera del mare. Si chiarisca soprattutto che cosa è l'Accademia, perchè ci sono troppi centri autorizzati e "benedetti" dal Ministero dei Trasporti che si sono assegnati il nome di Accademia ingenerando confusione nel mondo della formazione marittima. All'estero l'Accademia è una scuola a livello universitario. Anche se gli ufficiali naviganti sono sempre in numero minore. Nel Regno Unito è stato fatto un sondaggio tra i marittimi con questa domanda : C'è un futuro per i marittimi ( ratings) del Nord Europa ? Il 61 per cento ha risposto NO; 39% si. (DL)*

## Dalla Liguria un appello al ripristino della Marina mercantile

Caro Decio, ricordo che, in occasione della proclamazione della Giunta Regionale, Edoardo Rixi, nominato Assessore ai Trasporti ed alle Infrastrutture, aveva espresso la volontà di avere pure la delega ai porti per i problemi della marineria e di tutto ciò che concerne gli scali marittimi liguri.

Venerdì 4 Settembre sul Secolo XIX in un'intervista al Presidente della Regione Enrico Toti dal cronista F.Ferrari, il Presidente stesso parlava esaurientemente di tematiche inerenti a nuove opere, a grandi infrastrutture, e di tante altre problemi da risolvere. Io inviterei i due politici regionali a proporre con forza al governo nazionale, la re-istituzione di un Ministero della Marina Mercantile, soprattutto tenuto conto di una città come Genova il cui porto è il più grande del Mediterraneo. Naturalmente anche gli scali di Savona e di La Spezia si avvantaggerebbero di tal Ministero, ma l'importanza di ciò avrebbe valenza nazionale per tutti gli scali nazionali.

Detto Ministero della Marina Mercantile esisteva molti anni fa e non si comprende la ragione per cui è stato eliminato. E' ovvio che, ove venisse reintrodotta, i suoi funzionari ed i suoi dirigenti potrebbero dirimere e dare direttive per la soluzione di tanti problemi relativi allo "Shipping". Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha difficoltà ad occuparsi pure di problemi inerenti la navigazione oceanica, lacustre e lagunare, dei porti, degli equipaggi ecc., forse questioni considerate di secondaria importanza. Concludo e mi auguro che i due politici sopra citati possano leggere questo appello e provvedano nel senso richiesto, come mi auguro pure che tutti i lettori del tuo DL News "on line" concordino sul contenuto di questo mio scritto sostenendolo nei modi più appropriati.

Ugo Dodero

## Palazzo Lauro ( con mostra sul Comandante ) inserito nei Rolli Days 19 e 20 settembre a Genova.

Nella due giorni della tradizionale visita ai palazzi storici di Genova -Rolli Days- è stato possibile visitare il Palazzo Lauro e la esposizione all'interno, il tutto organizzato da Planetaria Hotels che ha ristrutturato il Palazzo.

Il percorso espositivo è costituito da 3 pannelli : uno dedicato alla storia del Palazzo, uno all'intervento di restauro curato dall'Architetto Stefano Libanati e uno dedicato alla memoria di Achille Lauro con una selezione di foto inedite d'epoca, ritrovate a Palazzo Lauro, che sono state esposte per la prima volta. E' importante mantenere vivo il ricordo e valorizzare il Palazzo (già Palazzo Nicolò

Lomellini), un gioiello della città e un luogo simbolo che ha fatto la storia dello shipping, essendo stato per 30 anni la sede della compagnia di navigazione di Achille Lauro.

## Grazie dell'odissea del Foscolo

Ho letteralmente “divorato” con piacere e passione, la storia del Foscolo e del suo equipaggio pubblicato nel precedente DL News.

Anch’io credo che si formi un “legame speciale” tra persone e mezzi navali, lo ho vissuto in prima persona i sentimenti analoghi con due navi che: ho visto varare, ci ho lavorato sopra, e poi infine “morire”. Il “GERMINAL” varato presso i cantieri di “La Ciotat” (Francia), e poi destinato alla demolizione in Bangladesh. L’altra la “Agip Sardegna” costruita a Monfalcone e poi trasformata in FSO (Floating Storage Unit) nel Mediterraneo.

Confesso, in ambedue le occasioni mi venne un groppo alla gola.

Un caro saluto

Flavio Scopinich

○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○

## STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

### LA RIVOLTA DEGLI OPERAI DEL MARE

*D'Annunzio, Giulietti, Mussolini, Costa, Fassio, Lauro, Finmare, Federazione dei Lavoratori del Mare, la politica e i giornali nell'analisi della storia che ha cambiato il volto della marina mercantile rivisitata da Tobia Costagliola.*

*Pubblichiamo la prima parte .*

Una riflessione tardiva sulla lettera di Adriano Verani riportata nel 22 DLNEWS 2015. Si trattava di un accorato appello rivolto a coloro che avevano partecipato allo sciopero del '59 a “ rendere la loro preziosa testimonianza dei fatti, per la giustizia e per la storia”. Come tutti avranno letto, la breve lettera terminava citando un aforisma di Kark Kraus : “ Bisogna dire tutta la verità... prima di essercela dimenticata!”

Molto è stato scritto di questo sciopero; il 3 luglio 2009 si è tenuto a Genova il convegno ” Panatica e libertà: fermi al primo approdo. 1959-2009: sciopero

### mondiale dei marittimi italiani “.

Igino Auriemma, della Fondazione Di Vittorio, nel suo testo dal titolo “L’Orma profonda della lotta dei marittimi del 1959” riporta tra l’altro: “Tutti i giornali ne parlarono diffusamente, cogliendone la portata e la novità. Ovviamente la stampa filogovernativa, in maggioranza, condannò lo sciopero e le rivendicazioni dei marittimi, considerate assurde e spropositate, benché il contratto precedente risalisse al 1931”.

Dello sciopero hanno scritto: Antonio Abbagnano col suo romanzo “Comete di carta colorata”; il Comandante Ciavardini col suo libro “Fermi al primo approdo”; Giordano Bruschi con il suo libro “La sfida dei marittimi ai padroni del vapore. Lo sciopero di quaranta giorni del 1959” ed altri ancora.

Quello sciopero, come è noto, venne proclamato l’8 giugno quando le organizzazioni sindacali e, soprattutto i marittimi della *Finmare*, erano già in stato di agitazione fin dal 27 maggio, quando si capì che il contratto collettivo di categoria, scadente il 31 maggio, non sarebbe stato rinnovato almeno per quella data. Lo sciopero quindi iniziò l’8 giugno e terminò soltanto il 18 luglio, dopo 40 giorni di agitazione e violenti disordini che sfociarono, a Torre del Greco, in una sommossa popolare. Solo il 18 luglio, con una opinione pubblica esterrefatta dall’eco dei disordini e con la risonanza della stampa estera mossa dalle navi ferme in diverse nazioni, il Ministro della Marina Mercantile Angelo Raffaele Iervolino (Governo Segni, Ministro degli Interni Pella) sollecitato da più parti, si decise a convocare i rappresentanti sindacali e i rappresentanti degli armatori la cui parte più cospicua rappresentava la “*Flotta di Stato*”. Dai documenti dell’epoca risulta che l’Accordo finale fu firmato in data 23 luglio 1959 e che così cominciava: “*Il contratto datato 21.3.1931 e successive modificazioni e il contratto datato 28.6.1932 e successive modificazioni, sono rinnovati e prorogati al 31 dicembre 1961 salvo quanto appresso stabilito e saranno d’ora innanzi denominati Contratti di Arruolamento rispettivamente per gli equipaggi delle navi da carico di S. L. superiore a 500 tonn. e per gli equipaggi delle navi da passeggeri di S. L. superiori a 50 tonn, in data 23 luglio 1959*”.

Quello sciopero vedeva, da una parte, la graduale partecipazione dei marittimi e dei loro rappresentanti sindacali, ben determinati nelle loro rivendicazioni e, dall’altra, gli armatori di “Stato” e gli armatori privati, i quali, di fronte a quell’inaspettata e travolgente protesta, si trovarono completamente impreparati reagendo con azioni grottesche e assurde: disarmo di qualche nave, sbarco totale o parziale di alcuni equipaggi, minacce di ritorsioni, ecc.

Lo sciopero paralizzò tutte le navi della *Finmare* nei porti italiani e stranieri e una minima parte dell’armamento privato. Le cronache parlano di 118 navi di cui, più della metà, in porti stranieri. A Torre del Greco, tra il 30 giugno e il 1 luglio, ci furono violenti disordini che videro protagonisti, non solo i marittimi della cittadina vesuviana e i loro familiari, ma la partecipazione di una parte della cittadinanza. Torre rimase sotto assedio per circa due giorni con l’intervento delle forze dell’ordine giunte da Napoli con autoblindo e carri

armati.

Se si tiene conto che ben 95 navi appartenevano alla " Flotta di Stato" : 20 unità della Soc.Italia, 32 del Lloyd triestino, 18 dell'Adriatica, 25 della Tirrenia (Elettrio Corda: Il Tricolore sui mari - Storia della Marina Mercantile Italiana 1817-1989. Editrice Archivio Fotografico Sardo 1990) si può dedurre tranquillamente che si trattò di uno sciopero generato nella "Finmare" e che interessava, prevalentemente, questo gruppo. Appartenevano all'Armamento libero solo 23 navi di cui 3 o 4 di bandiera straniera con equipaggio italiano. Tenendo conto che nel '59 la consistenza della Flotta Nazionale era di 1.325 navi per 5.118.764 Tsl (Lloyd Register of Shipping) partecipò a quello sciopero meno del 10% della Flotta Nazionale. Ma, nonostante questa bassa percentuale, lo sciopero fu sufficiente a dare uno scossone non solo a tutta la categoria dei marittimi ma anche alla categoria dei "Padroni del vapore". Tutti realizzarono, dopo gli anni di torpore del periodo fascista, che era necessario ed indispensabile un radicale cambiamento dei rapporti tra armatori e marittimi prendendo coscienza che, in un mondo che stava cambiando così velocemente, andava cambiata anche la visione della gestione delle "risorse umane". Lo sciopero, che per anni era stato paragonato e in alcuni casi considerato "ammutinamento" diviene ora una libera e sacrosanta espressione della rivendicazioni dei marittimi. E' stato riportato che non tutti parteciparono allo sciopero, che ci furono molti crumiri e molte furono le intimidazioni da parte degli armatori e degli organi di governo. Dalle cronache sindacali si rilevano frequenti riferimenti ai "Padroni del vapore" che, nonostante la totale partecipazione delle navi Finmare , vengono subito individuati come Costa, Fassio e Lauro che, comunque, ebbero un ruolo di rilievo nelle trattative sindacali e nel tardivo e conclusivo accordo dopo i " quaranta giorni". Le navi Lauro, nel 59, erano ben 36 di cui due in allestimento presso gli scali di costruzione. Nello stesso periodo, il totale dei marittimi ed impiegati era di circa 3000 unità. Nessuna nave si fermò e non ci fu nessuno sciopero. Furono tutti crumiri o furono tutti minacciati o intimiditi ? Non ho trovato alcun riscontro di questo particolare. Se fossero stati veramente intimiditi avremmo visto la stampa di sinistra rimarcare l'avvenimento con caratteri cubitali in prima pagina. Le cronache misero in risalto quanto avvenne su due navi di Lauro :

La Mn ROMA, a Napoli, in partenza per l'Australia. La fermata di questa nave nel suo porto di armamento sarebbe stato un grande smacco per l'armatore; ma questo non avvenne. Ci fu grande movimento di sindacalisti sulla banchina tendenti a sensibilizzare i marittimi per bloccare la partenza della nave. Ci fu grande ressa e polemiche infinite per l'interventi di gruppi non ben individuati, ma di cui era evidente l'appartenenza politica, che protestavano" sguaitamente" contro "l'ex sindaco di Napoli" addebitandogli gli stereotipati "misfatti "per cui la giunta comunale, un anno prima, era stata sciolta su proposta del ministro Tambroni con decreto del Presidente della Repubblica (nonostante parere

contrario del Consiglio di Stato). Come se ciò non bastasse, a tutti questi slogan di natura politica si aggiungevano ingiurie ed impropri propri del classico linguaggio degli scioperanti contro i padroni, capitalisti e sfruttatori della classe operaia. In quegli anni le assemblee sindacali a bordo delle navi erano vietate o meglio non si sapeva neanche che cosa fossero. Ma ci fu il consenso dell'armatore per indire una assemblea a bordo della ROMA a cui partecipò tutto l'equipaggio insieme a rappresentanti della Flotta Lauro e agli agguerriti rappresentanti delle organizzazioni sindacali. In una atmosfera rovente ed esplosiva, tra polemiche, discorsi dai toni accesi, reciproche minacce, ecc., dopo lunghe ore, l'equipaggio della ROMA decise democraticamente di non aderire allo sciopero con solo il 36% dei voti a favore ( la stampa arrotondò al 40%). La nave partì da Napoli per l'Australia con a bordo anche il personale che era favorevole allo sciopero. A Genova, sul FEDERICO C, si scrisse una brutta pagina della storia della marina mercantile : gli scioperanti furono sbarcati con la forza con l'intervento della "Celere" e denunciati; l'equipaggio della CRISTOFORO COLOMBO fu addirittura denunciato per ammutinamento. La notizia di questi fatti pervenne anche su tutte le navi di Lauro, in navigazione, e nei porti stranieri. Solo su una nave, un vecchio comandante, pensò, in buona fede, che era meglio non informare l'equipaggio per non creare malanimo e disordine. Lo stesso comandante diede, dopo qualche giorno, segni di pentimento quando seppe che su tutte le navi della *Flotta Lauro*, la maggioranza degli equipaggi aveva deciso di non aderire allo sciopero. Dagli uffici della *Flotta* le istruzioni erano molto generiche ma si raccomandava ai comandanti di mantenere la calma ed assecondare il dibattito comunicando la notizia che il Com.te Lauro stava personalmente seguendo l'agitazione dei marittimi a livello nazionale, che si stava confrontando e consultando con Costa e Fassio e che certamente sarebbe giunto ad un accordo onorevole per tutti. Sarà per queste comunicazioni, anche se da più parti si disse che i comandanti di tutte le navi dell'armamento libero avessero ricevuto istruzioni di tacere e di filtrare le notizie degli scioperi in atto, sarà perché i marittimi di Lauro davvero non avvertissero questa esigenza di scioperare, alla fine nessuna nave di Lauro si fermò. Questo è un dato di fatto. Erano tutti crumiri ? Difficile la risposta. Qualche commentatore straniero, memore della storia di Achille Lauro, giustificò il comportamento degli equipaggi convinto che tutti gli equipaggi fossero ancora cointeressati nelle navi e quindi non avevano alcun interesse a scioperare. Questo fu vero soprattutto prima della guerra ma va detto che, anche dopo, e fino agli anni '70, molti dipendenti, sia marittimi che amministrativi, ancora erano titolari di carature su alcune navi. Ma certamente, come si può facilmente comprendere, non fu questo il motivo. Bisogna comunque rimarcare quanto segue:

A bordo delle navi di Lauro, fatto salve le inevitabili eccezioni, regnava, prevalentemente, una tradizionale incredibile armonia; gli equipaggi erano affiatati ed attaccati all'azienda, molti fieri di aver partecipato anche loro alla

ricostruzione della *Flotta* nell'immediato dopoguerra e soddisfatti delle prospettive per il futuro per la continua costruzione di nuove navi. Dal punto di vista economico le condizioni degli equipaggi, ufficiali inclusi, erano molto soddisfacenti e vantaggiose. Oltre alla paga contrattuale ed alla remunerazione del lavoro straordinario, il risultato economico del periodo di imbarco di ogni marittimo era integrato con somme in contanti prelevate dalla cassa del capitano o importi di "lavoro straordinario extra". Non si trattava di folli e gratuite elargizioni bensì della remunerazione dei cosiddetti "colpi di mano", cioè di quei lavori che, specialmente in macchina, venivano eseguiti dall'equipaggio, a bordo, anziché in cantiere, con grosse economie per l'armatore e altrettanta soddisfazione per l'equipaggio. Gli equipaggi aspettavano con ansia questi "colpi di mano" ed imbarcavano felici con la consapevolezza che impegnandosi in questi lavori ne avrebbero tratto, a fine imbarco, soddisfacenti vantaggi economici.

La Mn SYDNEY in Australia. A questo proposito, per dovere di cronaca, va ricordato che mentre la nave ROMA partiva per l'Australia, la nave SYDNEY era in arrivo a Melbourne e l'equipaggio, debitamente informato dal comando e dai sindacati, alla luce dell'assemblea già svoltasi a Napoli sulla ROMA, ebbe il permesso di adunarsi in assemblea" informale" per decidere se partecipare allo sciopero. A questo punto mi piace inserire un breve simpatico aneddoto, ancora oggi ricordato dai sopravvissuti, che riguardava un mio conterraneo (dell'isola di Procida) che faceva il timoniere. In navigazione, a circa un giorno dall'arrivo, proprio mentre era in corso la riunione sindacale, il Comandante si rivolge a questo simpatico e caratteristico timoniere con cui aveva molta confidenza e gli chiede in napoletano " Guido, tu che capa tieni? "(che intenzioni hai? Sei propenso allo sciopero?). Guido con aria da furbo e da "finto tonto"rispose tranquillamente: "58, cummanante!". Guido fece finta di riferirsi alla misura del suo berretto da marinaio che, periodicamente, quando era troppo sgualcito, veniva sostituito con uno nuovo che ritirava dal guardarobiere con un "buono" del Comandante. Qualche mala lingua affermava che Guido tirava fuori sempre lo stesso berretto sgualcito per farsene consegnare uno nuovo.

L'assemblea decise di non aderire allo sciopero. Ma, arrivati a Sydney, sulla banchina, li aspettavano i rappresentanti delle "Unions" australiane appartenenti a varie categorie, che manifestavano a supporto dello sciopero dei marittimi italiani. Immaginate cosa successe quando appresero che quell'equipaggio non era in sciopero? Come poteva essere concepibile tale atteggiamento quando in vari porti australiani erano già ferme altre navi del *lloyd Triestino* e finanche navi straniere con equipaggi italiani? La prima reazione fu il rifiuto dei portuali di imbarcare le provviste. Inoltre, alla fine della manovra di ormeggio, i piloti, gli ormeggiatori e i rimorchiatori, constatata la determinazione dell'equipaggio, avvertirono che, in segno di solidarietà verso coloro che altrove scioperavano, si sarebbero rifiutati di prestare i loro servizi per il disormeggio alla partenza. Il Comandante Leopoldo Cafiero, consultato

l'equipaggio, decise di partire senza nessun ausilio. Durante la notte, i cavi d'ormeggio furono passati tutti "a doppiino" sulle bitte d'ormeggio della banchina e, all'indomani, al momento della partenza, furono tutti "mollati", gradualmente e direttamente da bordo della nave, senza alcun bisogno di personale sulla banchina. Il comandante, diede un breve colpo di "avanti molto adagio" puntando la prua sulla banchina e, liberata la poppa, lasciò agevolmente l'ormeggio a "marcia indietro" sotto gli occhi esterrefatti degli australiani. Unico inconveniente una piccola bugna sulla prua. La nave partì tra lo sconcerto misto a sorpresa, indignazione e forse anche ammirazione di tutte le "forze in campo". Fu un avvenimento veramente riprovevole? Difficile la risposta.

### Qualche ulteriore considerazione sullo sciopero.

Leggendo la storia della marineria italiana del secolo scorso (Pier Paolo Preti *100 anni per mare* di Confitarma) si risale al 1906 per rilevare i primi clamorosi scioperi. In quell'anno la *Federazione Lavoratori del Mare* arrivò a gravi azioni di rottura quali l'ammutinamento a bordo del piroscafo Lombardia. Nel decennio postbellico si riaccende progressivamente e si aggrava lo scontro tra gli Armatori e la *Federazione Gente di Mare*, guidata dal carismatico capitano Giulietti tanto che si registrano tra '19 e il '21 315 fermi di navi. La *Federazione Armatori Liberi italiani*, in accordo con la *Federazione Armatori Italiani* (linee sovvenzionate) e la *Federazione Armatori della Venezia Giulia* (costituitasi a Trieste nel 1919) propone un nuovo contrastato "contratto-tipo di arruolamento", dopo di che interviene Gabriele D'Annunzio, reduce dall'esperienza di Fiume, a stilare un suo "patto marino" (o "sine nomine" come lui lo definì). Non ne verrà la pace tra le parti, anche perché frattanto Mussolini ha preso il potere e impone una sua visione corporativa della società: lo Stato assume di fatto il controllo di tutti i settori economici, alla lotta di classe deve subentrare in Italia la collaborazione di classe, e già nel '25 La *Federazione Gente di Mare* viene trasformata in "Associazione Marinara Fascista". Nel 1929 tale associazione che include ufficiali, sottufficiali, comuni e impiegati, si trasforma nella Confederazione Nazionale della Gente di Mare. Il 21 marzo 1931 fu stipulato l'ultimo contratto della "Gente di Mare", poi modificato il 28 giugno del 1932. Il contratto in vigore nel 1959 era, in sostanza, ancora quello stipulato durante il periodo fascista. Dalla fine della guerra fino a quella data, i marittimi avevano vissuto un po' "distratti", forse ubriachi per la nuova "aria" che si respirava dopo il buio periodo fascista, forse perché tutti erano coinvolti dalla "ricostruzione sia materiale che spirituale", dalla scelta o ricerca dei nuovi posti di lavoro o per l'euforia dovuta allo sviluppo in corso e le nuove opportunità di lavoro. Questa euforia e questa nuova condizione di vita distrasse tutti fin quando non cominciò, da qualche parte, ad avvertirsi quella pressante esigenza di miglioramento individuale e collettivo della qualità della vita e del lavoro. Cessa di fatto la "collaborazione di classe" imposta dal fascismo e si dà

corso ad una rinnovata “lotta di classe” con la nascita di una conflittualità che nasce sulle navi per diffondersi anche sulle banchine e nel paese raggiungendo il suo culmine con i gravi disordini di Torre del Greco dove ai marittimi ed alle loro famiglie si aggiunse anche parte della cittadinanza. Tuttavia, a parte le emozioni forti di quei giorni, oggi molti ammettono che “si trattò di un fenomeno di follia collettiva”( cito a caso Salvatore Argenziano).

Tuttavia, nonostante la “veemenza” e nonostante la risonanza a livello mondiale, lo sciopero non produsse quei risultati che si prefiggeva almeno in termini economici. I marittimi chiedevano miglioramenti economici pari al 30% rispetto al contratti vigente, una nuova regolamentazione dei turni di lavoro, un aumento della “panatica”, un miglioramento della “mensa” e, soprattutto, la possibilità di avere le commissioni sindacali su ogni nave. In realtà, dopo 40 giorni, si ottenne il 9 % per i comuni e un 5% per gli ufficiali. (Queste cifre, comunque, rappresentavano per gli armatori un aumento effettivo di costo del 16,80% per i comuni e del 9,33 % per gli ufficiali. Il 30 % richiesto originariamente avrebbe comportato un aumento del costo effettivo del 56%).

Lo stesso Eugenio Scalfari in un suo editoriale sull’Espresso del 26 luglio 1959 esprime l’opinione molto discussa, “a sinistra”, e in sede sindacale, che ” lo sciopero s’è risolto in catastrofe”.

### Effetti di quello sciopero nel medio e lungo temine

Come ha ricordato Decio Lucano, si gettarono le basi non solo per miglioramenti salariali ma per la trasformazione dell’organizzazione del lavoro e dei rapporti gerarchici a bordo riflettendosi sui comuni che, sentendosi protagonisti del loro nuovo ruolo, credevano di aver trovato negli stati maggiori il primo ostacolo nel rapporto uomo nave : gli stati maggiori si erano trovati impreparati di fronte a questa presa di coscienza dei comuni e, soprattutto i comandanti, non erano preparati alla dialettica sindacale. Eppure, va detto che questo regime quasi militaristico che regnava su tutte le navi, conseguenza di una secolare tradizione diffusa a livello internazionale, era molto più accentuato nella *Flotta di Stato* che nella *Flotta dell’armamento libero* dove i rapporti gerarchici erano caratterizzati da una più diffusa “ democrazia”.

Gli armatori, “obtorto collo”, dovettero prendere atto, dopo quello sciopero, della insorgente coscienza sindacale dei marittimi e furono costretti a mutare atteggiamento cominciando ad instaurare un dialogo, fino allora quasi inesistente, con le organizzazioni sindacali; fino ad allora, pur rendendosi conto ancor prima dei marittimi, dei nuovi mutamenti in atto, avevano seguito la politica del “wait and see” anziché “anticipare” e “prevenire”.

Conseguentemente, lo “ scossone “ fu inevitabile.

Quello “rumorosa” folla di scioperanti di Torre del Greco e quel determinato gruppo di equipaggi delle 118 navi che, ripeto, rappresentava meno del 10% della flotta nazionale, ebbe il merito, comunque, di risvegliare le coscienze anche di coloro che non parteciparono allo sciopero e segnò una tappa cruciale verso il

miglioramento sul piano economico, lavorativo e sociale dei marittimi. Altro effetto positivo fu quello di riscuotere una diversa e nuova attenzione da parte degli armatori e delle autorità di governo.

Il già citato Igino Auriemma scrive : “Dopo quello sciopero i marittimi conquistarono il diritto di sciopero, il diritto di contrattazione ed il riconoscimento del sindacato sulle navi. Tutti diritti che portarono in seguito ad avere sicurezza di lavoro e di reddito tra un imbarco e l’altro, e nel 1969-70 a conquistare il diritto all’assemblea sulle navi e delegati a bordo”.

### Conclusioni

Abbiamo iniziata questa sommaria analisi leggendo : “ rendere la loro preziosa testimonianza dei fatti, per la giustizia e per la storia !” E ancora : “ Bisogna dire tutta la verità... prima di essercela dimenticata!”

Bene! La Storia con la S maiuscola, per essere affidabile e credibile, deve essere scritta con obiettività e senza alcuna influenza ideologica e quindi non può essere frutto di una opinione ma descrizione veritiera e puntuale degli avvenimenti partendo da quei riscontri che la “conoscenza” e le testimonianze ci mettono a disposizione. Dello sciopero, della sua idealizzazione, ormai ognuno ha espresso la propria univoca ed uniforme opinione; non c’è bisogno di dire nient’altro. Io però suggerirei, anziché andare ancora alla ricerca di chi c’era e della sua testimonianza, di fare qualcosa che nessun accorto analista si è mai sognato di fare: interpellare qualcuno di quelli che allo sciopero non parteciparono. Non ritenete che vadano cercate e approfondite le ragioni per cui gli equipaggi di 1.207 navi su 1.325 non vi aderirono? Non è questo un fenomeno degno di considerazione e di approfondimento per meglio studiare la “antropologia” della sindacalizzazione dei marittimi? Chissa? Forse lo stato di avanzamento dell’emancipazione di tutti quei marittimi procedeva ad un ritmo più lento e ritardato; forse non erano adeguatamente informati; forse si trattava di gente apatica ed insensibile, privi di un adeguato istinto di autodeterminazione; oppure si può comunque ritenere che fossero tutti minacciati o intimiditi? Allo storico o allo studioso della emancipazione di questo tipo di classe operaia chiederei di sfogliare non solo L’UNITA’,IL PAESE SERA di Napoli o l’ESPRESSO che certamente non erano stampa filogovernativa, ma anche il ROMA ( Achille Lauro) di Napoli o il CORRIERE MERCANTILE (Ernesto Fassio) di Genova che, egualmente, non potevano essere ritenuti “filogovernativi”. Suggerirei anche di attingere nell’ Archivio di Stato, così diffuso sul territorio nazionale, per meglio documentarsi in maniera più asettica. Per dire la verità, prima di essercela dimenticata, è necessario attingere a tutte quelle fonti di cui la storia ha tanto bisogno per “fare memoria “. (Sarebbe interessante vedere anche i verbali delle varie riunioni con le posizioni dei due schieramenti contrapposti).

Non si agisce nell’interesse della Storia e della verità se, dopo ben 56 anni da quegli avvenimenti, sappiamo soltanto continuare ad esaltare e ad idealizzare quello sciopero come “padre” di tutti gli scioperi che seguirono, senza una

approfondita conoscenza e più completa analisi su un orizzonte di 360 gradi. Forse la risposta me la sono data da me stesso, durante la mia esposizione, ma sarebbe bello che questa risposta ce la dessero quegli stessi che credono di aver esaurito l'argomento limitandosi soltanto alla "celebrazione commemorativa" di quegli avvenimenti del 1959.

## Tobia Costagliola

### Storia di un marinaio

*Il giorno 2 ottobre 2015, alle ore 17.00, presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare della Spezia, si terrà un importante evento, la presentazione del libro "Nazario Sauro – Storia di un Marinaio". [Edizioni La Musa Talia – Venezia 2013], scritto dall'Ammiraglio Romano Sauro in collaborazione con il figlio Francesco.*

## I Grandi Navigatori

### Enrico il Navigante ( Esploratore Portoghese )

Nato ad Oporto il 4 marzo 1394, morto a Sagres il 13 novembre 1460 Enrico, figlio del Re Juan I del Portogallo e di Felipa di Lancaster, come i suoi fratelli Duarte e Pedro, ebbe una formazione umanistica particolarmente dedita alla politica, alla letteratura e all'arte militare. A soli 21 anni, nel 1415, mise in evidenza le sue attitudini militari durante la conquista di Ceuta, attuale enclave spagnola nel Magreb di fronte a Gibilterra, città di cui poi divenne Governatore. Ritornato in Patria venne nominato Duca di Viseu e Signore di Covilha. Poco tempo dopo realizzò a Sagres, cittadina dell'Algarve, un centro di scienze nautiche, geografiche e astrologiche-astronomiche di cui si valsero i naviganti, esploratori e cartografi lusitani dell'epoca per l'organizzazione di diverse spedizioni navali sulle coste occidentali del continente africano con finalità commerciali e religiose-evangelizzatrici. Dopo alcuni viaggi lungo le coste del Marocco e poi a Madeira ( 1418 ) ed alle Azzorre ( 1432), Gil Eanes, altro esploratore lusitano, supportato dalle esperienze e insegnamenti di Enrico il Navigatore, nel 1434 dette inizio a grandi scoperte geografiche doppiando capo Bojador, che in epoca medievale, era il limite meridionale dei viaggi sino allora compiuti dai portoghesi, mentre Nuno Tristao, altro navigante ed esploratore lusitano giunse a Capo Blanco ( 1443 ) ed all'estuario del Rio Gambia. Enrico il Navigatore finanziò un'ultima spedizione che, al comando di Alvise di Cadamosto, nel 1456 scoprì le isole di Capo Verde ed il rio Senegal. Va notato

che, grazie al mecenatismo di Enrico, le scoperte e le colonizzazioni portoghesi avanzarono notevolmente con un progresso che permetterà al navigatore Bartolomeo Diaz di doppiare il Capo di Buona Speranza ed aprire una nuova rotta commerciale e colonizzatrice verso le Indie, vedi successivo viaggio di Vasco de Gama sino a Cochin in India. Enrico si interessò pure di Astrologia e realizzò all'Università di Coimbra una facoltà di scienze astrologiche, disciplina che, in quei tempi, significava quello che oggi è l'Astronomia. Le scoperte avvenute durante l'Epoca dell'Infante Enrico furono l'avvio della colonizzazione portoghese in Africa ed in Asia. Nacque così l'Impero coloniale lusitano.

( ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Doderò )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

LUCIO ANNEO SENECA da "De Brevitate Vitae"

### PRESENTE FUTURO E PASSATO

*"Il tempo che viviamo ora, il presente, è breve e fuggevole (...alcuni ne negano persino l'esistenza...), ciò che ci aspetta in futuro è dubbio, ciò che facemmo è certo: sul passato nessuno potrà mai intervenire. Coloro che sono sempre in faccende non hanno tempo di ripensare al passato, anche perchè potrebbero trovare ricordi sgraditi, causa di rimorsi. Non amano pensare al tempo speso male ed evitano il ricordo dei fatti di cui allora non recepivano la bassezza insita nel piacere fuggevole, ma che ora rammenterebbero nella loro meschina realtà. Nessuno può rivolgersi con serenità al passato se non coloro che hanno sempre agito con severità, attenti all'etica dei loro comportamenti. Colui che ha desiderato molte cose con ambizione sfrenata e atteggiamenti di superbia, chi ha vinto con la prepotenza e perfidi inganni, chi ha agito con avarizia o ha sperperato i suoi beni è inevitabile che abbia timore di ciò che potrebbe ricordare"*

**F I N E**