

Un numero con tanto dibattito sul mondo e sui fari , e due gioielli: Storia della Marineria, Roma e Augustus, due gemelle separate dalla nascita di Francesco Pittaluga e Il confine marittimo tra Italia e Francia di Umberto Leanza, 25 pagine da leggere per chi ama leggere.

DL NEWS con immagini è ospitato nel [profilo Facebook del dottor Stefano Briata](#), storico dell'arte, esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

GLI AUGURI DI UN GRANDE MANAGER ALLA NOSTRA

“CARRETTA “

LE NAVI AUTONOMOUS, I RISCHI CONNESSI E IL BUSINESS DELL'INDUSTRIA

Auguro alla gloriosa "carretta" un completo rimessaggio ed un ritorno in acqua in piena forma.

Per altro questa estate parte male: amaro constatare che un paese così vicino a noi (e a me in particolare), come la Francia, si sia fatto trascinare, come la più sconclusionata repubblica delle banane, nell'avventura Macron; finto paladino della giustizia, della modernità e dello spirito europeo ma in realtà espressione delle lobbies più antiche e becere... Speriamo che la sua giovane età gli dia il tempo di capire che o sarà Europa, o sarà il nulla.

Un'ultima considerazione sulle navi senza equipaggio: Follia! Facciamo finta di non sapere che gli hacker possono violare qualsiasi sistema? Facciamo finta di confondere un computer che sta su una scrivania con 100.000 tonnellate di acciaio e carburante (per non parlare del carico: gas, petrolio, persone) che girano per il mare? Ma quand'è che passa questa sbornia? Buone vacanze e sempre grazie per il suo lavoro.

Stefano Sandri

Grazie, caro amico , condivido il suo pensiero sulle navi senza equipaggio , compreso il giudizio su Macron , peraltro espresso da noi subito dopo le elezioni , sperando ovviamente per il bene di tutti di sbagliarci.

Proprio in questi giorni (25 agosto) circola la notizia che la compagnia giapponese NYK metterà in linea una mega portacontenitori entro il 2019 sulla rotta Giappone- Stati Uniti a **controllo remoto, cioè senza equipaggio .**

Non è una novità, i giapponesi già nei primi anni '80 l'avevano bell'e pronta la nave unmanned...E anche altri paesi sperimentavano automazione spinta, bus e elettronica, satelliti e ufficiali polivalenti ma prevalsero le lobby dei cantieri navali e tutto il sistema di regole IMO non era ancora pronto. C'è un libro di genere fantastico (ma non troppo) di Guido Barbazza del 2012, intitolato Rewind, dove una forza misteriosa prende in “ ostaggio “ i motori e i comandi di grandi portacontenitori per dirottare le navi avviate all'ormeggio nel porto a *infrangersi* sulla diga foranea. Abbiamo a disposizione un'ampia letteratura di questi fenomeni extra naturali , registrati dalla scienza ufficiale , non solo dalla fantasia dei narratori, come Dino Buzzati. Figuriamoci oggi con il cyberisk che non è una minaccia ma una realtà facilmente manipolabile da hacker che entrano nei sistemi di difesa di Stati non solo di aziende. Anche l' AIS (Automatic Identification system) installato su tutte (o quasi) le

navi che permette di seguirne il tracciamento e l'identificazione da parte dei centri costieri è falsificabile e trasmette dati errati.

L'IMO sta verificando tutti gli aspetti legali e tecnici delle smart ships. La nave robot è rispetto al passato più realizzabile commercialmente. Ne parleranno armatori e associazioni il 3 ottobre a Hull , nel Regno Unito , nella conferenza Automation in Shipping al Mercure Grange Park Hotel in Willerby.

Supply Vessels nel settore offshore e rimorchiatori a controllo remoto sono la mission di aziende come Rolls Royce e ABB che li sta realizzando ; il Lloyd's Register sta ultimando un regolamento ad hoc che sia in compliance con sicurezza e tecnologia in mare. D'altronde a terra, le case automobilistiche dopo l'elettrico ora puntano all'auto senza driver ... Vale qui il vecchio detto : *in mare si naviga e a terra si giudica*, tanto che qualcuno ha proposto alle grandi multinazionali e ai registri di classificazione di investire nelle navi autonomes , costruendo e gestendo proprie navi senza equipaggio e tirando le somme dopo almeno un anno. Insomma dietro questa rivoluzione, dopo 50 anni, ci sono enormi interessi dell'industria marittima. E le assicurazioni ? Questa volta , a parte i prevedibili guasti meccanici/elettronici, non potranno più prendersela con l'errore umano a bordo in caso di sinistro.

Decio Lucano

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

57mo Salone Nautico Internazionale alla Fiera di Genova

Da giovedì 21 a martedì 26 settembre dalle 10 alle 18.30 si svolgerà il 57° Salone Nautico alla Fiera Internazionale di Genova

A **Camogli** (Genova) secondo anno del Festival della Comunicazione dal 7 al 10 settembre con RAI in testa e una banda di ospiti per parlare parole , rigorosamente schierati. Qualcuno ha detto agli organizzatori che comunicazione significa dalla notte dei tempi mare, cultura, legami con i popoli, traffici, uomini e navi ?
festivalcomunicazione.it

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

Il Presidente del Parlamento Europeo , Antonio Tajani, con la Guardia Costiera : “una meravigliosa gioventù”

In occasione della visita a Catania l'On. Antonio Tajani, Presidente del Parlamento Europeo, ha incontrato gli uomini e le donne del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera impegnati, ormai da anni, nelle attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale. L'incontro si è svolto a Bordo di Nave DATTILO che, proprio ieri pomeriggio, ha fatto rientro a Catania dopo l'ennesima missione di soccorso, a margine della quale sono state messe in salvo altre centinaia di persone.

Ad accogliere il Presidente, a bordo di Nave DATTILO, il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale, Contrammiraglio Nunzio Martello, il Comandante della Nave, il Capo Reparto Operativo della Direzione Marittima di Catania ed i Comandanti di Nave DICIOTTI e Nave GREGORETTI. Nel corso di un significativo saluto rivolto agli Equipaggi delle Navi, il Presidente TAJANI ha voluto ringraziare ogni singolo Marinaio (una “meravigliosa gioventù” come egli stesso l'ha definita) che da anni, con il proprio lavoro ed il sacrificio quotidiano,

garantisce la salvaguardia della vita umana in mare.

La visita è proseguita presso la plancia di Comando della Nave, ove il Direttore Marittimo ha illustrato al Presidente le modalità tecnico/operative delle Unità Navali che operano nel Mediterraneo centrale nel corso delle attività di ricerca e soccorso.

La visita si è conclusa con una dedica del Presidente del parlamento europeo sul Diario Storico della Nave, cui è seguita la tradizionale consegna dei Crest e dei berretti di navigazione delle tre Unità Navali. (Catania, 25 agosto 2017)

TRANCHANT

(a cura di Decio Lucano)

Confitarma o Confmare : rompete le righe ?

No signori, no, non fatevi del male , è vero, mancano i veri saggi a consigliarvi, o meglio ci sono ma sono un po' in disparte perchè contano poco, in una realtà dove banche e fondi la fanno da padroni . Chi comanda ? Chi ha interesse a fare scissioni dentro la confederazione degli armatori peraltro già diminuita da associati importanti...? Confindustria non va bene? Confcommercio è meglio? Mah andiamo, si tratta sempre di uomini che hanno il mestolo...

Il nostro Tobia Costagliola l'aveva e l'ha sempre propugnato il ruolo dell'armatore, come capo di un'industria, speciale quanto vuoi, ma bene definita e non confusa con algoritmi e filosofie finanziarie. Le banche oggi in sofferenza perenne , nel mainstream di nuove rivoluzioni monetarie e di conflitti statuali, hanno illuso una industria che si reggeva da sola, spesso autofinanziandosi, (ci sono precedenti eclatanti di cavolate di banchieri miopi e ignoranti), risucchiando nel giro dei finanziamenti facili ispirati da politici di amici banchieri la nostra marina mercantile. Con il rischio, come era successo con la Nautica, che si ritorni indietro in posizioni di retroguardia rispetto alle flotte di altre bandiere.

Anche qui la politica “ non quella degli statisti” , ha inquinato tutto il buono di famiglie e dinastie , e la storia va avanti azzoppata.

I nostri ragazzi in grave pericolo tra discoteche e due ruote

Discoteche equivale spesso rischio morte per giovani imprudenti , follia collettiva, quali e quante responsabilità dei genitori di oggi, la maggior parte disattenti, superficiali, incapaci ? E ancora : ragazzi (e non solo giovani) in moto, morte sicura se fanno la roulette russa nel traffico non rispettando le regole stradali; centinaia di cadaveri, mutilati, invalidi, feriti nel primo semestre sulle strade, costi altissimi per la collettività, assicurazioni e spese legali . Ma, pensierati come siamo a fare whatsapp e fotografie inutili, ce ne siamo accorti ?

Crollano gli e-book, salgono i libri di carta: troppe ore al PC .

Una interessante e premonitrice statistica degli editori americani

25 agosto 2017 . da PrimaOnline e Sole 24 ore.

Negli Usa gli eBook crollano mentre i libri di carta tornano di moda. Aap (associazione degli editori americani): in due anni ebook -30%, libri tradizionali +20%. “Dopo tante ore allo schermo si torna alla carta”

Il Sole 24 Ore – (...) Le statistiche confermano infatti le scene della metro di New York: gli eBook sono in calo, i libri di carta stanno tornando di moda.

Negli ultimi due anni i libri in digitale sono crollati del 30%, quelli tradizionali sono cresciuti del 20%, in un mercato sostanzialmente fermo (7 miliardi di dollari il giro d'affari dell'editoria commerciale nel 2016, uguale al 2015). Quando sbarcarono tra la gente, nel 2007, gli eBook erano stati salutati come il futuro dell'editoria. I più facili agli entusiasmi profetizzavano la scomparsa della carta: I libri erano troppo ingombranti, pesanti. I libri digitali stavano invece a decine in un piccolo apparecchio, meno di un tablet, leggero, con uno schermo che facilita la lettura. Come spesso accade, però, le profezie non si avverano: a 10 anni dal lancio, gli eBook non solo non hanno sfondato come ci si aspettava, ma stanno crollando; e la gente torna a leggere i libri tradizionali.

I numeri della Aap (l'equivalente della Fieg in Italia) parlano chiaro: nel 2016 negli Stati Uniti sono stati venduti libri elettronici per 1,1 miliardi di dollari, in caduta del 17%, lo stesso livello del 2011. L'orologio è quindi in sostanza tornato indietro di 5 anni. Tutto il mercato dei libri (che include anche testi scolastici e religiosi) vale 14 miliardi: gli eBook sono dunque meno del 10% e un quinto rispetto ai libri commerciali (copertina rigida e tascabili) che totalizzano 5 miliardi. La parabola degli eBook è stata rapidissima: nel 2007 contavano per un lillipuziano 0,5% del mercato; sono arrivati a toccare il 20% nel 2011 nel giro di pochissimi anni, cosa che lasciava presagire un fenomeno epocale. Nel 2014 sembrava stesse per andare in scena il sorpasso: gli eBook erano in continua ascesa (1,68 miliardi di vendite), i libri tradizionali (settore trade) erano in calo a 2,2 miliardi; avevano perso 300 milioni in due anni. La forbice tra carta e digitale si stava chiudendo: altri 3 anni e le vendite di eBook avrebbero superato la vecchia cellulosa. Una rivoluzione nell'editoria: invece era solo il canto del cigno. Dal 2014 in poi il mercato degli eBook ha imboccato la via, peraltro pure molto ripida, del ribasso: 30% in due anni. E il 2017 è ancora col segno meno: nei primi tre mesi dell'anno (ultimo dato disponibile) gli eBook hanno perso un altro 5%, mentre la carta risale (+8%). È evidente che la luna di miele è finita e che la gente sta tornando ai libri tradizionali.

Cos'è successo? Perché a un certo punto la corsa degli eBook si è fermata ed è iniziato il calo? Gli editori americani hanno un'idea ben precisa: «È la conseguenza della Fatica Digitale – spiegano negli uffici della AAP -. Oggi le persone stanno molte ore davanti a uno schermo, e dunque preferiscono tornare alla carta quando si svogliono svagare e leggere». All'inizio c'era poi l'effetto novità, che però si è sgonfiato ben prima di quanto ci si aspettasse. Le case editrici speravano in una grossa migrazione dei lettori sugli eBook: il formato digitale consente margini molto più alti perchè azzera costi di stampa, di reso, di magazzino e di macero; tutte voci pesanti per un'azienda editoriale. «Come e cosa le persone leggono è molto variegato e dipende dai gusti personali: c'è chi ama gli eBook, chi preferisce sfogliare un libro fisico» commentano dall'AAP. Nessun allarme: gli eBook non scompariranno, ma non sostituiranno nemmeno i vecchi libri; sono uno dei tanti modi per leggere e rimarranno una nicchia. È ormai evidente che non ci sarà nessun sorpasso: la carta non muore.

Ippocrate tirato per la giacca

<Fu proprio in un libro di Ippocrate che leggemmo l'acuta massima divenuta tanto famosa nella sua prima parte , ma che si applica perfettamente ai rischi dell'arte medica>.

“La vita è breve , l'arte lunga, le occasioni incerte , gli esperimenti pericolosi e le deduzioni difficili” . (Ippocrate , 460 a.C. , isola di Cos, dal libro del professor Goran Schildt , Il mare di Icaro, Mursia)

Un po' de trenette de faero

Ghe voeiva o ciu' grande architetto do mondo ,
pe spantegà in te aegue do porto antigo
un po' de trenette de faero
e daghe a dreittua
o nomme de bigo.

(Dario Dondero, versi da Chi non sa navega, 2000-2001)

Corea del Nord : un conflitto tra etnie da non sottovalutare

Carissimo Decio, comincerò con qualcosa un po' fuori dall'usuale perché ritengo di doverne parlare ora che, secondo me, siamo ancora in tempo. So bene che in pochi affronterebbero l' argomento(eccetto i competenti addetti ai lavori) ma io sono sinceramente preoccupata per come si stanno evolvendo i fatti e la situazione. Mi riferisco al 'problema' COREA DEL NORD- AMERICA: from Decio Lucano dove lo scontro non è, come forse molti pensano , tra due Leader, bensì fra due culture e due etnie estremamente diverse, lontane l'una dall'altra anni-luce, per storia, tradizioni, credo, formazione educativa, ideali e obiettivi, i cui rappresentanti stanno giocando un infernale ping-pong che solo apparentemente può sembrare fatto di parole ma che, in realtà, nasconde i presupposti di una guerra senza precedenti le cui conseguenze non inciderebbero solo sui suddetti PAESI ma su più vaste zone della superficie terrestre. Il fatto è che la sfida lanciata dalla Corea all'America è troppo provocatoria ed offensiva per essere ignorata specie da un Trump che, nonostante le sue trovate un pò sui generis, le sue scelte in qualche settore piuttosto discutibili, si sente comunque attaccato e avverte la responsabilità di difendere non solo il suo popolo ma anche tutti coloro che lo sostengono e che, in qualche modo, ne fanno politicamente parte, né al Dittatore si può chiedere dialogo, diplomazia o riflessività in quanto ciò è frutto di saggezza e di esperienza... Due attributi di cui non si può vantare sia per età che per vissuto attivo nel settore. Lui non è altro che un bamboccio viziato e impertinente che si diverte a stuzzicare l'albero sperando di far cadere "LA MELA". Insomma non stiamo parlando tanto di un folle quanto di un pusillanime ignorante e vanaglorioso che non parla di un confronto ma di "incenerire L'AMERICA ed è qui che palesa tutta la sua incompetenza e l'incapacità totale di capire a quale boomerang sta dando il via!- Cosa accadrà domani?, quale strategia adotterà Trump, se ne adotterà una, chi fermerà CHI e come? A quali disastrose conseguenze andiamo incontro? La verità è, per come la vedo io, che la STORIA, giusta o sbagliata che sia, ha già deciso per noi e una certa penna astrale deve aver sicuramente scritto cosa accadrà domani...

Chiusa parentesi, veniamo a noi. AUGURI di cuore alla GUARDIA COSTIERA per i suoi 152 anni di attività e grazie, grazie davvero per il lavoro intenso e vigile che svolgono nel loro quotidiano facendoci sentire sempre protetti e mai soli in un habitat tanto imprevedibile quanto affascinante quale il mare.

Gent.mo Ugo Dodero, se La può consolare, anch'io ho profumi particolari nei miei ricordi. Quando salivo le scale verso casa, già un po' prima di questo percorso, mi arrivava il profumo inconfondibile delle pesche che mamma preparava in un cesto ricoperto da un leggero tovagliolo ricamato...Mi chiedo-STONEHENGE, i Monoliti dell'isola di Pasqua, i MENHIR, i GRANDI TEMPLI GRECI, LE PIRAMIDI....Cosa lasceremo noi?- L'alterigia di chi, incapaci di valutare quanta meraviglia abbiamo davanti, preferiamo distruggere nell'indifferenza di una meschinità chiamata- POTERE-

AnnaBartirromo

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

"ROMA" E "AUGUSTUS", DUE GEMELLE SEPARATE ALLA NASCITA

"Roma" e "Augustus" della "Navigazione Generale Italiana" sono stati i primi transatlantici italiani ad eccedere le 30.000 tonnellate di stazza e a superare la lunghezza di 200 metri. Costruiti nella seconda metà degli anni Venti del Novecento, vennero realizzati sulla scia del successo di "Duilio" e "Giulio Cesare" già esaminati in questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" e come risposta alle nuove costruzioni straniere ma soprattutto per fare fronte in modo adeguato ai nuovi "Conti", il "Biancamano" e il "Grande", prestigiose unità che abbiamo a suo tempo ricordato e che il "Lloyd Sabauda" stava immettendo con successo sulle stesse rotte percorse dalla "N.G.I.". Per la realizzazione delle due navi la società armatrice rinnovò la fiducia ai cantieri Ansaldo di Genova-Sestri Ponente che avevano costruito brillantemente il "Duilio": la silhouette dei due nuovi transatlantici, seppur possente ed elegante al tempo stesso, aveva una forma più antiquata rispetto a quella di "Duilio" e "Giulio Cesare" e richiamava nelle linee dello scafo, molto alto sul mare rispetto alle sovrastrutture, nella prua dritta con tagliamare pronunciato, nella poppa a clipper, nelle alte e inclinate ciminiere, nella forma e ubicazione degli alberi, un riferimento alle grandi navi realizzate soprattutto in Inghilterra e Germania nel decennio precedente.

La costruzione

Pressochè identiche nelle linee esterne, le due unità differivano di poco nella stazza attestata per entrambe su più di 32.000 tonnellate ed erano lunghe circa 210 metri: quello che le differenziava era l'apparato motore, a turbina sul "Roma" e diesel sull' "Augustus". Entrambe equipaggiate con quattro eliche, per la prima delle due navi si utilizzarono molti macchinari e le tredici caldaie a ritorno di fiamma previste per la corazzata "Cristoforo Colombo" che, ancora sullo scalo, dovette essere smantellata in ottemperanza agli accordi di Washington del 1922 contro il riarmo. Per l' "Augustus", invece, si optò, non senza problemi inerenti la loro collocazione a bordo, per quattro motori diesel a due tempi e sei cilindri costruiti presso le Officine Savoia di Genova-Cornigliano, peraltro di proprietà degli stessi Cantieri Ansaldo su licenza "M.A.N." tedesca (Maschinenfabrik Augsburg Nuremberg), il che ne fece all'epoca la più grande motonave passeggeri del mondo, record mantenuto fino a non molti decenni orsono. I motori diesel, già applicati con successo su alcuni transatlantici

svedesi e, in Italia, su "Saturnia" e "Vulcania" dei "Cosulich", offrivano economia di esercizio e facile manutenzione ma, con la loro potenza di 25.000 HP rispetto ai 33.000 delle otto turbine installate sul "Roma", garantivano all' "Augustus" una velocità di esercizio di 18-19 nodi che, raffrontati con i 20-22 della gemella, fecero sì che solo per brevi periodi le due navi siano state appaiate sulla stessa linea visto che le diverse velocità ne avrebbero inficiato un impiego armonico e cadenzato.

Fu per questo che il "Roma" operò maggiormente in linea nordamericana dove la maggiore velocità era sentita come esigenza primaria per arginare la concorrenza degli altri vettori, mentre l' "Augustus" venne quasi sempre adibito alla linea del Sud-Atlantico ove, vuoi per minore concorrenza e per altri fattori, non era così impellente raggiungere alte velocità.

Ugualmente lussuosi gli interni delle due gemelle, anche se differenti le sistemazioni proprio in relazione alle linee da esse percorse. Sul "Roma" avevamo 375 posti di prima classe rispetto ai 302 del' "Augustus" , che poteva ospitare 504 passeggeri divisi fra seconda e seconda economica a fronte dei 548 della gemella: la differenza maggiore si aveva però nella terza classe, con 716 posti sulla prima unità e ben 1310 sulla seconda, ciò dovuto al fatto che al momento dell'immissione in servizio di queste navi l'emigrazione nordamericana aveva subito un calo a seguito delle restrizioni governative statunitensi del 1924 mentre il flusso emigratorio verso il Brasile-Plata era ancora forte. Analoghi invece gli arredamenti interni, con una prima classe molto lussuosa opera della ditta Ducrot di Palermo di cui la "N.G.I." aveva il controllo finanziario. Gli stili presenti erano quelli soliti dei transatlantici italiani dell'epoca, dal Rinascimento al Luigi XIV, al Certosino, al Tudor, al Liberty, al Barocco. Nella seconda classe, sempre allestita dai Ducrot e nelle classi inferiori, affidate agli architetti del "pool" Monti di Milano, l'arredamento si faceva più sobrio ma sempre di alto livello: basti pensare che per la prima volta in terza classe sparivano i grandi cameroni sostituiti da comode cabine per quattro-sei persone o da cameroncini per otto, massimo dodici passeggeri. Tante cabine della prima classe disponevano di servizi privati e tutti i saloni principali delle classi superiori si sviluppavano sul ponte di passeggiata senza soluzione di continuità per distribuirsi poi nei ponti inferiori a poppa per la seconda classe economica e a prua per la terza. Anche se la disposizione dei saloni differiva leggermente da unità a unità, la concezione ed il risultato finale era simile per entrambe.

La statua della dea Roma

Nel complesso l'arredamento interno del "Roma" era improntato ad una solennità che trovava il suo culmine nel salone di soggiorno di prima classe dove, appunto, campeggiava una statua in marmo bianco di Carrara alta quasi tre metri raffigurante la Dea Roma, opera dello scultore Angelo Zanelli, futuro presidente dell'Accademia di Belle Arti a Roma e Accademico d'Italia e copia esatta in scala ridotta di quella che lo scultore aveva realizzato nel 1925 per il Vittoriano e che si può ammirare al centro del complesso monumentale stesso proprio sopra la Tomba del Milite Ignoto.

Quella presente a bordo del "Roma" era ospitata fino a non molti anni fa in un magazzino privato del porto di Genova, poi è finita in vendita e fortunatamente oggi è di nuovo visibile a tutti, collocata all'interno di una delle allora sale doganali di prima classe della Stazione Marittima di Ponte dei Mille a Genova, sapientemente ristrutturata a partire dalle Celebrazioni Colombiane del 1992 . Forse meno ridondante, dato l'uso di legnami chiari e materiali più leggeri, l'arredamento dell' "Augustus": nel complesso tali allestimenti appaiono oggi eccessivi ma all'epoca incontravano appieno il gusto della clientela, soprattutto d'oltreoceano, che in mezzo a tutti quei tendaggi, pannelli, mobili, boiserie, tessuti e lampadari ritrovava il gusto di soggiornare piacevolmente in ambienti simili a quelli riconducibili alle dimore ed agli alberghi più prestigiosi del Vecchio Continente.

Il varo del Roma

Il nuovo gusto era ancora da venire e si affermerà solo in seguito, almeno in Italia, con "Victoria", "Neptunia", "Oceania" e soprattutto "Conte di Savoia": ma dal decennio successivo in poi e non prima. Il varo del "Roma", la prima delle due unità (che verrà quasi sempre citata con l'articolo "il" lasciando il "la" alla omonima corazzata del 1938-40) avvenne il 27 febbraio 1926 : in effetti un primo tentativo effettuato il giorno 26 alla presenza delle massime autorità e del Ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano, personaggio di primo piano del Fascismo e padre di Galeazzo, delfino nonché genero del Duce, era andato a vuoto a causa del gelo che aveva bloccato la nave sullo scalo. Pare che, a dispetto del fatto che le regie del Regime avrebbero dovuto funzionare sempre alla perfezione, il ministro, che accompagnava la moglie contessa Carolina Pini madrina del varo, abbia preso la cosa con spirito e si sia fatto fotografare nell'atto simbolico di spingere la nave con le proprie mani. A parte questo intoppo iniziale, l'allestimento procedette spedito ed il 21 settembre del 1926 il transatlantico salpò per il viaggio inaugurale in linea Genova-Napoli-New York al comando di Francesco Schiaffino: la traversata dell'Atlantico venne effettuata al completo di passeggeri, senza il minimo incidente anche se in rotta si incappò in un fortunale di notevole entità in cui il transatlantico rivelò le sue eccezionali doti marine. La velocità media fu di 21 nodi e la nave venne accolta trionfalmente da tutta la comunità italiana di New York e dalle massime autorità locali nel tardo pomeriggio del 1 ottobre: all'epoca era per dimensioni la settima al mondo, dopo "Leviathan" statunitense, "Majestic", "Olympic", "Berengaria" e "Aquitania" britanniche e "Paris" francese.

Nel dicembre dello stesso anno, durante una traversata "westbound", essa andò in soccorso del veliero viareggino Enrico Guarnieri, che trasportava marmo ed era in affondamento al largo di Madera, salvandone felicemente tutto l'equipaggio. Nel gennaio del 1932 venne trasferita, come tante delle consorelle, alla Società "Italia-Flotte Riunite N.G.I., Cosulich e Lloyd Sabauda", rimanendo sempre in linea Nord-America e alternando le partenze da Genova e Napoli con Trieste, Venezia, Patrasso e Palermo dal 1934, anno in cui iniziò ad essere adibita a crociere sempre più frequenti soprattutto nel Mediterraneo Orientale ma anche nei Caraibi da New York. L'anno successivo prese parte ad un viaggio come trasporto truppe nell'ambito delle operazioni navali relative alla Guerra d'Etiopia ma, al contrario di altre navi passeggeri che effettuarono varie missioni, l'episodio restò isolato ed il "Roma" continuò nel suo impiego di linea alternato con l'attività crocieristica : a tale proposito dal 1936 in avanti avrà lo scafo dipinto di bianco, più consono a questo tipo di servizio cui verrà avviata per gran parte dell'anno. In effetti con l'immissione in linea di "Rex" e "Conte di Savoia", fin dal 1932 il suo impiego in linea transatlantica non era più necessario se non nei periodi di alta stagione, mentre un opportuno adattamento al mercato crocieristico avrebbe assicurato alla nave un nuovo e più proficuo impiego.

Le crociere, le nuove rotte

A tale scopo, come avvenuto dall'inizio per la consorella, fin dai primi anni di esercizio era stata dotata di una piscina con lido, adeguandola così a quella tradizione che ha visto le navi della nostra marineria essere le prime ad offrire ai propri passeggeri simili apparati, anche se per alcuni sarebbero gli inglesi a potersi vantare di tale primato: in effetti può essere che le prime vasche ricavate in strutture provvisorie siano apparse su navi britanniche, ma è fuori di dubbio che veri e propri ponti lido attrezzati con piscine, ombrelloni, sedie a sdraio e quant'altro siano stati approntati per la prima volta sui nostri transatlantici, e su "Roma" e "Augustus" in particolare. Quest'ultima, varata il 13 dicembre 1926 alla presenza della allora giovanissima madrina Edda Mussolini, figlia del Duce e futura signora Ciano, partì per il viaggio inaugurale in linea sudamericana il 12 novembre 1927 al comando di Francesco

Tarabotto, che sarà poi il mitico comandante del "Rex" vincitore del Nastro Azzurro nel 1933 : in occasione del secondo viaggio rivelò gravi avarie ai motori che la costrinsero ad una lunga revisione tecnica durata alcuni mesi che si concluse con la sostituzione di tutte le parti meccaniche interessate e fece sì che in seguito le macchine non dovessero dare più problemi. Venne poi adibita ai collegamenti col Sud-Atlantico e saltuariamente in qualche viaggio per New York nei periodi di punta finché anch'essa confluì nella "Società Italia" nel 1932: dal 1933 in poi la troviamo stabilmente in linea sudamericana con capolinea Genova e Napoli appaiata al "Conte Grande". A New York, dove la sua gemella era di casa, tornerà poche volte e quasi sempre per compiere qualche crociera ai Caraibi o più lunghe trasferte dagli "States" al Mediterraneo: nell'inverno del 1933 avrebbe dovuto effettuare un lungo giro del mondo della durata di più di 120 giorni, ma la grande crociera venne annullata per la scarsità di prenotazioni causata dagli effetti della recente Grande Depressione e sostituita con un più abbordabile, nel prezzo, "Mediterranean-go-round" di un paio di mesi con scali nelle località più suggestive da Gibilterra a Istanbul.

Nel 1934 la nave venne migliorata nelle sistemazioni interne di terza classe che ne videro la capacità ridotta a poco meno di ottocento persone a tutto vantaggio del comfort stesso di chi viaggiava in quella che si stava trasformando nella "classe turistica" dei decenni successivi e nel 1939 effettuò alcuni viaggi per Valparaiso via Canale di Panama. Il 9 luglio del 1940, a circa un mese dall'inizio del secondo conflitto mondiale e dopo varie discussioni circa l'impiego bellico che avrebbe potuto avere, venne disarmata a Genova.

In disarmo e poi nave militare

Stessa sorte per la gemella "Roma", che fra l'aprile e il maggio di quello stesso anno effettuerà un'ultima traversata in linea nordamericana e nei primi giorni del giugno del 1940, proprio alla vigilia dello scoppio delle ostilità, sarà a Tripoli per evacuare più di 700 persone, la maggior parte donne e bambini che rientravano in patria nell'imminenza del conflitto. Prima di ciò le due unità erano state oggetto di uno studio atto a rimodernarle e a renderle al passo coi tempi: abbiamo disegni dei nuovi piani-nave e bozzetti degli interni che, se realizzati, ci avrebbero consegnato due unità irriconoscibili rispetto alle originali, con allestimenti più consoni ai nuovi tempi ed una linea moderna, con una nuova prua slanciata, poppa a incrociatore ed un solo fumaiolo a centro nave: disegno poi ripreso e affinato nelle successive realizzazioni nazionali. L'inizio delle ostilità vanificherà tutto ciò e quello che verrà realizzato per la loro rimotorizzazione dalla Fiat-Grandi Motori nel 1939, verrà utilizzato per le sale macchine di "Giulio Cesare" e "Augustus" del secondo dopoguerra. Per "Roma" e "Augustus" ci sarà un altro destino: dopo le sconfitte di Punta Stilo prima e di Capo Matapan successivamente, che avevano dimostrato la necessità di dotare la Marina Militare Italiana di navi portaerei, le due unità verranno requisite dal Governo per tale trasformazione. Nel novembre del 1941 il "Roma" venne quindi ribattezzato "Aquila" e completamente ricostruita per il nuovo impiego: il 9 settembre del 1943, pressoché ultimata, venne sabotata dalle maestranze onde evitarne la requisizione da parte della marina germanica e fra 1944 e 1945 fu danneggiata nel corso di ripetute incursioni aeree alleate. Rinvenuta sbandata sulla dritta presso il molo petroli del porto alla calata Bettolo, recuperata nel 1946 e posta in disarmo, ne fu preso in considerazione il ripristino come nave passeggeri, ipotesi però scartata dati gli ingenti problemi tecnici che avrebbe comportato: rimorchiata a La Spezia nel 1949 e nell'impossibilità di completarla come portaerei a causa delle condizioni di pace che impedivano al nostro Paese di dotarsi di tali unità militari, ne venne decisa la demolizione che avvenne a Cadimare, località del golfo spezzino già sede di un idroscalo e dei cantieri navali che hanno operato fino al 1998. Analoga e forse ancora più triste la sorte dell' "Augustus" che, requisita nel 1942 per essere anch'essa trasformata in portaerei, sebbene in base ad un progetto meno radicale di quello della gemella data l'urgenza dell'operazione,

venne in un primo tempo ribattezzata "Falco", nome cambiato nel marzo del 1943 in "Sparviero": caduta in mano ai tedeschi prima di essere completata dopo l'armistizio, il 25 settembre 1944 venne affondata deliberatamente onde ostruire l'ingresso di levante del porto di Genova. Recuperata nel dicembre del 1946, sarà venduta immediatamente per la demolizione che avverrà a La Spezia fra 1947 e 1948.

Si concluse così la vicenda marittima di queste due unità, nate su quel Mar Ligure dove troveranno la loro fine: nei quasi quindici anni di attività avranno una vita felice che si concluderà purtroppo con le tragiche vicende belliche che, come abbiamo in parte visto in questa rassegna, hanno coinvolto tante altre prestigiose unità della nostra marineria passeggeri. Navi molto apprezzate dalla clientela per le loro doti di comfort e di tenuta del mare, anche se offuscate quanto a popolarità dalle successive realizzazioni degli anni Trenta, "in primis" "Rex" e "Conte di Savoia".

Oggi di loro resta solo il ricordo, qualche modello nei musei del settore, tante foto e "brochures" d'epoca che ci restituiscono un'immagine di lusso e opulenza, quando andare per mare voleva ancora dire evento mondano per alcuni, avventura per altri e, per tanti ancora, speranza di vita migliore: e quando era praticamente l'unico modo per potere unire popoli e continenti. In questa prospettiva e in tale contesto, "Roma" e "Augustus" sono state due importanti protagoniste e come tali è giusto che siano ricordate

Francesco Pittaluga (ingegnere aeronautico ,console de "A Compagna", storico
aero-navale) Genova, 14 agosto 2017

Un magistrale articolo del prof. Umberto Leanza

GEOPOLITICA DEI MARI

Territorializzazione dell'alto mare nel Mediterraneo

Dalla Rivista Marittima di luglio/agosto 2017 pubblichiamo alcuni passi significativi di un lungo articolo sul negoziato su il confine marittimo Italia-Francia del professor Umberto Leanza, già professore ordinario di Diritto internazionale Facoltà di Giurisprudenza dell'Università Tor Vergata di Roma, attualmente Consulente Servizio contenzioso diplomatico Ministero Affari esteri. Su questo argomento il nostro Foglio aveva denunciato le inadempienze del nostro Paese per la ratifica del trattato di Caen. Successivamente una sentenza del giudice di Imperia ha dato ragione ai pescatori liguri sanzionati dai francesi perché avevano pescato in acque francesi, una sentenza interessante che riportiamo in sintesi. L'articolo del professor Leanza apre lo scenario tecnico giuridico in maniera completa e ci aiuta a inquadrare il Diritto del mare che è di fatto un grosso quesito tra Stati coinvolti nel Mediterraneo, un mare dove i confini marittimi si intersecano provocando potenziali contenziosi. La Rivista Marittima, edita dalla Marina Militare, che tutti dovremmo leggere per essere aggiornati sulla situazione geopolitica e degli armamenti navali e delle novità tecnologiche, nonché storia e cultura, ci aveva regalato qualche numero precedente un supplemento intitolato Glossario di Diritto del Mare, Diritto e Geopolitica degli Spazi Marittimi dell'ammiraglio Fabio Caffio, uomo di mare e grande esperto della materia. (DL)

Il confine marittimo tra Italia e Francia

La disputa del “ gambero rosso”, una sentenza che fa discutere , un articolo chiarificatore del prof. Leanza, i mari divisi col righello, ma l'Italia deve ancora ratificare l'accordo di Caen

Imperia - Nel 2013 l'Unione Europea ha fissato con regolamento il principio della libera pesca in tutte le acque dell'Ue, con la possibilità di introdurre alcune limitazioni nei Paesi confinanti che la Francia non ha mai richiesto. In base a questo, che rappresenta il perno della difesa di un pescatore multato dalla Francia perché accusato di aver pescato in acque territoriali francesi, l'Italia ha vinto la cosiddetta `disputa del gambero rosso`.

A produrre il documento, durante il processo davanti al giudice monocratico di Imperia, l'avvocato Pier Mario Telmon che ha difeso il pescatore imperiese raggiunto da due decreti penali di condanna del valore di duemila euro ciascuno per aver pescato illegalmente oltreconfine nel 2014. Il giudice ha assolto il pescatore accogliendo le tesi della difesa che ha dimostrato non solo che la pesca era avvenuta in acque italiane e non francesi, ma anche l'insussistenza del regolamento del 1892 in quanto si trattava di una semplice intesa di fatto, mai approvata o riconosciuta.

L'avvocato del pescatore ha anche prodotto il regolamento dell'Unione Europea del 2013 che fissa il principio della libera pesca in tutte le acque dell'Ue. «Va innanzitutto detto che il mio assistito non ha mai pescato oltreconfine - spiega l'avvocato Telmon -. In Francia ha solo effettuato la manovra per stendere le reti da strascico che servivano a pescare nel cosiddetto `canyon del cimitero`, in acque territoriali italiane. Ma anche se avesse pescato in Francia - ha concluso - non avrebbe commesso reato». (*da Il Secolo XIX*)



Frontiere marittime Italia-Francia secondo l'accordo 2015 non ancora ratificato dall'Italia

Il 21 marzo 2015 è stato sottoscritto a Caen, nell'ambito di un Vertice bilaterale, l'Accordo tra Italia e Francia sulla delimitazione integrale delle rispettive frontiere marittime, con un confine lineare di circa ottocento chilometri, da Ventimiglia alle Bocche di Bonifacio e da queste verso Ovest fino al confine con le acque spagnole. L'Accordo fino a oggi non è entrato in vigore perché, pur essendo stato già ratificato dalla Francia, non è stato ancora ratificato dall'Italia.

Chi scrive ha già illustrato, sulle pagine di questa Rivista , il contenuto dell'Accordo replicando alle notizie stampa di contenuto critico e agli atti di sindacato parlamentare relativi all'episodio del sequestro da parte delle autorità marittime francesi di un peschereccio di Sanremo (il Mina) per il presunto sconfinamento in acque territoriali francesi. L'episodio ha indotto a ritenere che l'Italia abbia «ceduto» aree di mare territoriale in cui i pescatori nazionali (soprattutto liguri e sardi) esercitavano le loro attività. Si è inoltre lamentato che

l'accordo avrebbe ulteriormente limitato tali attività in vaste porzioni di alto mare ora passate sotto la giurisdizione francese.

In aggiunta a quanto già detto sulla legittimità dell'Accordo di Caen, sembra opportuno ampliare il discorso, specie sul piano tecnico, per fare giustizia a un Accordo internazionale del tutto corretto nei suoi risultati che l'Italia dovrà ratificare per risolvere una volta per tutte il problema della frontiera marittima tra Italia e Francia che attende la sua soluzione da ormai troppo tempo.

.....

Ma il negoziato con la Francia sortì comunque un duplice effetto positivo per l'Italia: da un canto favorì la conclusione dell'Accordo di Madrid del 19 febbraio 1974, che delimitava la piattaforma continentale italo spagnola tra la Sardegna e le Baleari, vantaggioso per entrambi i contraenti ; e dall'altro indusse l'Italia a dotarsi di un sistema nazionale di linee di base, naturali e diritte, per il proprio mare territoriale, che, elaborato già a partire dal 1974, fu poi formalizzato con il Decreto del Presidente della Repubblica n. 816 del 26 aprile 1977 .

I negoziati tra Italia e Francia furono poi ripresi, in una seconda fase, negli anni Duemila, avendo per oggetto, questa volta, la colonna d'acqua e successivamente anche i fondali. Ma, nel frattempo, era stata conclusa nel 1982, ed era poi entrata in vigore nel 1994, la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che operava una codificazione globale di tutta la materia.

A questo proposito occorre ricordare un punto basilare per il nostro argomento, che spesso ancora sfugge al grande pubblico, non solo in Italia ma anche altrove.

Le ZPE di Francia e Italia

La Convenzione ONU del 1982 ha operato una vera e propria rivoluzione copernicana rispetto al diritto del mare preesistente, impostato sulla assoluta libertà dei mari. Essa ha riconosciuto agli Stati costieri il diritto di ampliare la propria giurisdizione sovrana, al di là del mare territoriale di dodici miglia, fino a duecento miglia marine dalle proprie coste, soprattutto ai fini dello sfruttamento delle risorse ittiche, delle risorse minerarie e della protezione dell'ambiente marino, in modo da imporre la propria legislazione e controllare la pesca, la ricerca mineraria offshore e la tutela ambientale di tutti gli operatori, anche di quelli di bandiera straniera.

La disciplina della Convenzione, ideata in origine pensando principalmente agli spazi oceanici, vale però anche per i mari chiusi o semi chiusi di limitate dimensioni geografiche, come il Mediterraneo, che non consentono di arrivare al limite delle duecento miglia; tanto è vero che la definizione di mare chiuso o semichiuso, data dalla Convenzione, è quella di un bacino costituito dai mari territoriali e dalle zone economiche esclusive dei suoi Stati costieri, sul presupposto, quindi, che esso non comprenda più l'alto mare.

In base a questa disciplina, numerosi Stati costieri del Mediterraneo hanno istituito, nel corso del tempo, sia zone economiche esclusive, sia zone di pesca riservata e zone di protezione ecologica, con giurisdizione qualitativamente più limitata, al di là del rispettivo mare territoriale. Questo trend si è peraltro dimostrato inarrestabile, anche perché gli Stati costieri possono istituire queste zone intermedie del tutto unilateralmente, mediante proclamazione legislativa, essendo richiesto il consenso degli Stati prospicienti o contigui unicamente per le rispettive delimitazioni delle zone stesse, che vanno stabilite mediante accordo, o in caso di dissenso, mediante il ricorso alla giustizia internazionale, per eliminare le eventuali sovrapposizioni.

Dal suo canto, la Commissione dell'Unione Europea ha approvato questa prassi, ritenendo che l'istituzione di simili zone nel Mediterraneo, da un canto favorisca una pesca sostenibile, che non depauperi ulteriormente le risorse ittiche sempre minori, e dall'altro consenta

un equilibrio più sostenibile dell'ambiente marino, sempre più inquinato delle acque mediterranee.

Il negoziato sul confine marittimo tra Italia e Francia

.....
L'adozione della Legge francese del 2003 ha spinto il Governo italiano ad agire in modo analogo, procedendo alla proclamazione di zone di protezione ecologica italiana con la Legge n. 61 dell'8 febbraio 2006 (9), che è dedicata alla previsione della istituzione di zone di protezione ecologica e alla determinazione del regime a esse applicabile, facendo riferimento, ai fini della loro delimitazione provvisoria, al criterio della linea mediana o di equidistanza, ma rinviando per l'istituzione effettiva di ciascuna di esse a un Decreto del Presidente della Repubblica, da notificare agli Stati contigui e contrapposti, ai fini della delimitazione definitiva. Occorre aggiungere, con riferimento al regime applicabile, che la zona italiana non è soltanto di protezione ecologica, ma anche di protezione archeologica, mentre esclude espressamente dalla sua applicazione le attività di pesca, sia italiane che straniere.

Date queste premesse, una delimitazione unica e certa tra le due zone ecologiche, italiana e francese, diveniva imprescindibile, in considerazione della ristrettezza degli spazi marini disponibili, dato che in mare non vi sono punti di riferimento fissi, mentre è necessario dare indicazioni chiare e senza soluzione di continuità, sia ai naviganti che agli altri operatori marittimi.

IIa fase di negoziati (2003-2009)

I primi contatti tra Italia e Francia per la delimitazione dei nuovi confini marittimi con riferimento in un primo tempo alla colonna d'acqua ossia al mare territoriale e alla zona ecologica e poi al fondale della piattaforma continentale, risalgono al 2003/2004, subito dopo l'istituzione da parte francese della zona di protezione ecologica; ma fu necessario attendere che il Parlamento italiano approvasse la legge istitutiva delle proprie zone di protezione ecologica per poter iniziare i negoziati formali.

Peraltro, occorre ricordare che l'Italia ha poi definito concretamente i limiti esterni della propria zona di protezione ecologica sul versante ligure, dell'Alto Tirreno e del Mediterraneo Occidentale, solo con il successivo Decreto del presidente della Repubblica n. 209 del 27 ottobre 2011, a negoziati già iniziati.

.....
La prima area era quella relativa al Golfo di Genova e al Mar Ligure, la cui parte più interessante, in ragione della sua poca profondità, era situata a Nord e a Est della Corsica. La seconda area era situata tra la Corsica e l'Arcipelago Toscano, in spazi marini estremamente ristretti che rendevano ardua la delimitazione. La terza area trovava il suo epicentro nelle Bocche di Bonifacio, le cui parti occidentale e orientale erano entrambe molto importanti, benché alquanto limitate. La quarta area era la più ampia, ma economicamente meno interessante, situata tra Francia continentale, Corsica e Sardegna. Va considerato peraltro che l'Italia e la Francia avevano già risolto in parte i loro problemi di confine marittimo concludendo l'Accordo relativo alle Bocche di Bonifacio del 1986, di cui parleremo in seguito. Ma, durante il lungo periodo di interruzione dei negoziati, dopo averci preavvertiti nel settembre 2009, la Francia trasformò la propria zona di protezione ecologica nel Mediterraneo in una vera e propria zona economica

.....
Il Decreto del Primo Ministro n. 1148 del 12 ottobre 2012, che si richiamava alla precedente

Legge francese del 16 luglio 1976, istitutiva la zona economica esclusiva nei mari francesi al di fuori del Mediterraneo.

Ciò mutava sostanzialmente il senso del negoziato in corso, perché ora si trattava della delimitazione tra una zona economica esclusiva, che comprendeva la giurisdizione sullo sfruttamento delle risorse naturali e minerarie in essa esistenti, e una zona di protezione ecologica che escludeva espressamente la giurisdizione sullo sfruttamento delle risorse naturali, anche se la piattaforma continentale a essa sottostante includeva la giurisdizione sullo sfruttamento delle risorse minerarie.

Chi scrive (*Umberto Leanza*) resta ancora convinto, al riguardo, che sarebbe stato opportuno anche per l'Italia dotarsi di una propria zona economica esclusiva, al fine di garantirsi il controllo effettivo di un'ampia fascia di mare intorno alle proprie coste; anche se una simile iniziativa avrebbe fatto venire meno le remore di quegli Stati del Mediterraneo che ancora non si sono avvalsi di un tale diritto, determinando la completa scomparsa delle residue zone di alto

mare, che ancora garantiscono la libera navigazione delle flotte, specie di quelle militari. Tra l'altro giocò forse a sfavore la volontà di salvaguardare il principio della libertà di pesca in alto mare nel Mediterraneo, da noi sempre affermato per tutelare le attività alturiere svolte dalla nostra flotta peschereccia.

III fase di negoziati (2012-2015)

La terza e ultima fase dei negoziati si aprì dopo tre anni di interruzione, con una riunione informale tenutasi a Roma nel marzo 2012. Questa riunione si rivelò determinante per la fissazione delle regole da seguire nella delimitazione globale tra zona economica esclusiva francese e zona di protezione ecologica italiana, compresa la piattaforma continentale a essa sottostante, nonché tra i rispettivi mari territoriali.

.....

Dopo di che, le parti hanno affidato ai rispettivi servizi cartografici, che si sono incontrati più volte prima della sottoscrizione conclusiva dell'Accordo, il compito di redigere due carte geografiche, l'una francese l'altra italiana, indicanti il tracciato della linea di delimitazione concordata, e la lista delle coordinate geografiche dei punti a essa relativi. Successivamente, le due carte geografiche sono state confrontate in una riunione informale, e sono stati risolti gli ultimi aspetti tecnici e cartografici ancora discordanti, tenendo ben presenti i diritti di ciascuna parte. Infine, è stato possibile fissare una riunione formale in vista della sottoscrizione dell'Accordo di delimitazione, che si è poi tenuta a Caen nel marzo 2015.

Come si può vedere, alla delimitazione delle frontiere marittime tra Italia e Francia si è giunti dopo molti anni di un negoziato complesso e tecnico. Perché, non solo occorre trovare un punto giuridico di equilibrio, nel rispetto delle norme della Convenzione ONU del 1982, ma occorre poi trasformarlo cartograficamente, secondo tecniche molto specializzate, in base alla ricerca delle coordinate rilevanti, che consentissero una loro scientifica riproduzione. La linea di delimitazione che ne è risultata, in base all'Accordo, è stata giudicata precisa, equa e conforme ai principi e ai metodi di delimitazione previsti dalla Convenzione ONU del 1982, dagli specialisti che sino a ora se ne sono occupati.

Focus sull'Accordo di Caen

I punti che richiedono ancora qualche chiarimento, specie per i non addetti ai lavori, sono essenzialmente tre: il mare tra Costa Azzurra e Liguria, il Canale tra Corsica

e Arcipelago Toscano, e le Bocche di Bonifacio.
Su di essi diamo ancora qualche ragguaglio tecnico.

Il negoziato sul confine marittimo tra Italia e Francia

Per il mare territoriale tra Costa Azzurra e Liguria occorre innanzi tutto premettere un riferimento al così detto Accordo italo-francese del 1892, che è assurto agli onori della cronaca perché viene spesso citato dai critici dell'Accordo di Caen, acquisendo una valenza di precedente che non si fonda su basi testuali e giuridiche.

Poiché l'Accordo del 1892 è giuridicamente inesistente: a quell'epoca si sarebbe voluto concludere un accordo tra Italia e Francia, per proseguire in mare il confine di Ventimiglia. Ma poi non se ne fece nulla. È rimasto però in piedi un Processo Verbale del negoziato incompiuto, che è stato pubblicato su questa Rivista, riproducendolo dalla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia del 1892. A esso i due Stati hanno fatto nel corso degli anni spontaneo e unilaterale riferimento, per considerare la linea perpendicolare alla costa, all'altezza del Torrente San Luigi, come limite rispettivo di pesca per i pescatori italiani e francesi nella Baia di Mentone. Correttamente, la cartografia italiana riproduce questa linea, la cui direzione è grosso modo perpendicolare alla costa, che si estende verso il largo nella Baia di Mentone per sole due miglia marine. Occorre ricordare, d'altronde, che quando il Processo Verbale fu redatto, la sovranità degli Stati costieri nel mare territoriale non superava le tre miglia marine. Ogni estensione della linea perpendicolare alla costa oltre le due miglia, come oggi avrebbero preteso i pescatori, sarebbe stata anche allora del tutto aleatoria, in assenza di un accordo in senso proprio tra le due Parti, perché l'andamento della conformazione costiera italiana e francese nella zona produce l'effetto di deviare sensibilmente verso il largo, a favore della Francia, la linea di delimitazione rispetto alla perpendicolare tracciata.

Nel Canale di Corsica, che misura circa quattordici miglia marine di larghezza, tra Capo Corso e l'Isola di Capraia nell'Arcipelago Toscano, utilizzato dalle rotte di navigazione provenienti da Genova e dirette verso Sud Est, l'Accordo di Caen adotta un unico confine per il fondale marino e le zone di mare a esso sovrastanti, come del resto anche in altre parti dell'Accordo, ma non vi è nulla di nuovo nella delimitazione unica, che è consentita dal diritto internazionale vigente.

.....
Nel corso del negoziato, la delegazione francese aveva criticato e contestato il sistema di linee di base rette italiano, affermando che esso non corrispondeva alla disciplina della Convenzione ONU del 1982, perché non seguiva l'andamento generale della costa continentale e attribuiva una eccessiva estensione alle acque interne italiane nell'area dell'Arcipelago. Ciò nonostante, la linea di delimitazione tracciata dall'Accordo corrisponde sostanzialmente a quella dell'equidistanza tra la Corsica e l'Arcipelago Toscano. Questo è un dato importante per l'Italia, perché la linea tracciata tiene conto di tutte le isole dell'Arcipelago, comprese l'Isola di Gorgona a Nord e il disabitato Scoglio d'Africa a Sud, che erano le due formazioni insulari intorno al cui effetto era stato più vivo il dibattito nel corso del negoziato.

In alcuni tratti del Canale di Corsica il confine marittimo è stato però semplificato, in considerazione della circostanza che, per la navigazione e per le altre operazioni in mare, le linee involute sono per quanto possibile da evitare; ma ciò ha comportato solo perdite minime di spazi marini per i due Stati, peraltro compensate.

Anzi, il ricorso al criterio dell'equidistanza anche per le zone esterne al mare territoriale nell'area del Canale, ha consentito anche un leggero ampliamento della zona di protezione ecologica italiana, rispetto alla estensione precedentemente fissata dal

Decreto istitutivo di essa.

Infine, l'epicentro del mare territoriale tra Corsica e Sardegna è costituito dallo Stretto delle Bocche di Bonifacio.

Le Bocche sono larghe all'estremità Occidentale, tra Capo Testa e Capo Feno, circa nove miglia e lunghe circa ventidue miglia marine. Esse sono pericolose per la navigazione, a causa della presenza di numerosi scogli; tanto è vero che, di comune accordo, sia la Francia che l'Italia hanno emanato da tempo disposizioni che vietano la navigazione nello stretto alle navi petroliere, gasiere e chimichiere, con a bordo sostanze inquinanti pericolose e nocive all'ambiente marino.

.....
È stata tracciata nello Stretto una linea mediana o di equidistanza tra costa sarda a Sud e costa corsa a Nord.

Si tratta di segmenti estremamente ridotti e limitati tra le due coste contrapposte, prolungati fino alla distanza di dodici miglia marine, sia verso Est che verso Ovest, rispetto alle precedenti linee tracciate nel 1908. È stata inoltre costituita una limitata zona di pesca congiunta italo-francese di forma quadrangolare, a Ovest dello Stretto .

Nell'Accordo di Caen del 2015 è stato recuperato in toto l'Accordo del 1986, inclusa la zona di pesca congiunta italo-francese di cui si è detto. Ma è stato necessario operare un aggiornamento dei dati tecnici e cartografici, dovuto allo sviluppo tecnologico, col passaggio dal Metodo Europa 50, usato nell'Accordo del 1986, al Metodo WGS84, usato nell'Accordo del 2015.

Tale aggiornamento determina sulla carta geografica la falsa impressione di un mutamento della linea di delimitazione, che invece non si è verificato, come dimostrano le coordinate geografiche dei due Accordi, che sono le stesse. In conclusione, la circostanza che l'alto mare si riduca progressivamente anche nel Mediterraneo, non è il frutto degli Accordi di delimitazione, ma della progressiva territorializzazione dell'alto mare , consentita dalla Convenzione ONU del 1982. Le riserve espresse dagli ambienti italiani della pesca, in realtà, non derivano da una presunta cessione di mare italiano alla Francia, che sarebbe avvenuta con il negoziato —il che non è accaduto — ma dalla circostanza che i nostri pescherecci al di là delle acque di giurisdizione italiana, non si trovano più in alto mare libero, come prima avveniva, bensì in acque di giurisdizione francese.

Ma, contrastare una tendenza, per altro legittima, è inutile oltre che impossibile.

Ciò che mi sembra invece utile, oltre che opportuno, è sfruttare al massimo le opportunità offerte ai pescatori comunitari dal diritto dell'Unione Europea, con la sua Politica marittima e della pesca, in modo da cercare di proteggere al meglio gli interessi italiani in quel contesto. Innanzitutto, a cominciare dalla applicazione del Regolamento UE 1380 del 2013, relativo alla politica comune della pesca, che a determinate condizioni consente la parità di accesso dei pescherecci dei Paesi membri dell'Unione, in particolare di quelli dediti ad attività tradizionali o storiche di pesca, alle acque considerate unionali, poste sotto la sovranità o la giurisdizione degli altri Paesi membri.

Sondate su questo punto, le Autorità francesi si sono già dichiarate disponibili a includere pescherecci italiani nella lista di accesso alle proprie acque, in occasione della prossima revisione del Regolamento comunitario di cui si è detto, che dovrebbe verificarsi nel corso di quest'anno. Naturalmente, nell'esercizio della attività di pesca in acque francesi, i pescherecci italiani non sarebbero più sottoposti alla disciplina dello Stato della bandiera, come avveniva in alto mare, ma a quella dello Stato costiero, a causa della parità di condizione con i pescherecci francesi. Ma, per ottenere questo risultato, l'Italia dovrà innanzi tutto ratificare l'Accordo di Caen, in modo da farlo entrare in vigore con la Francia.

Umberto Leanza

Molte le note bibliografiche nell'articolo del prof. Leanza, chiediamo scusa , anche dei tagli , della nostra ripresa dell'insieme dell'autorevole studio dalla Rivista Marittima luglio/agosto 2017

www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/pagine/default.aspx

e-mail: rivistamarittima@marina.difesa.it; rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

MSC CROCIERE E FINCANTIERI CELEBRANO IL "FLOAT OUT" DI MSC SEAVIEW

Monfalcone, 23 agosto 2017 - MSC Crociere, la più grande compagnia crocieristica a capitale privato e leader di mercato in Europa, Sud America e Sud Africa, e FINCANTIERI, uno dei maggiori gruppi al mondo nella cantieristica che continua la grande tradizione italiana in questo settore, hanno celebrato il float out (messa in acqua) di MSC Seaview. La cerimonia si è tenuta nel cantiere di Monfalcone, dove la nave è in costruzione. MSC Seaview è la seconda nave di generazione Seaside, basata su un prototipo caratterizzato da un design fortemente innovativo e progettato per portare i viaggiatori ancora più vicini al mare, generando un'esperienza di crociera indimenticabile incentrata sempre più sugli elementi del sole e del mare. La nave entrerà in servizio a giugno del 2018, quindi dopo solo sei mesi rispetto alla gemella MSC Seaside che entrerà in servizio a dicembre 2017 con un Grand Voyage da Trieste fino a Miami.

Proposta della Commissione UE la tutela dei marittimi in caso di abbandono della nave in porti esteri

Bruxelles. La Commissione Europea ha avanzato la proposta che, al fine di migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi a bordo di navi battenti bandiera dell'Unione Europea, venga incluso nel diritto comunitario uno specifico accordo sottoscritto a fine 2016 tra le parti sociali. Sottolineando che «il trasporto marittimo è cruciale per lo sviluppo economico dell'Europa, il commissario all'Occupazione, affari sociali, competenze e mobilità del lavoro, Marianne Thyssen, ha spiegato che «la proposta mira a rafforzare la salvaguardia dei marittimi e a rafforzare la concorrenza leale nel settore marittimo».

La proposta presentata dalla Commissione Europea recepisce nel diritto dell'UE questo accordo stretto tra l'ECSA, l'associazione degli armatori del l'UE, e l'ETF, la federazione europea dei lavoratori dei trasporti.

In particolare, tra gli obiettivi della proposta c'è la tutela dei marittimi nel caso del loro abbandono a bordo di navi ferme in porti esteri, anche nel caso in cui l'armatore non paghi i salari per un periodo di almeno due mesi o nel caso in cui l'armatore abbia lasciato i marittimi senza l'assistenza e i mezzi necessari per la conduzione della nave.

La Commissione ha ricordato che, secondo i dati raccolti dall'International Labour Organisation, dal 2004 ad oggi sono state abbandonate 192 navi, di cui 21 battenti bandiera dell'UE, e che nel solo 2016 erano cinque le navi abbandonate nei porti dell'UE con a bordo 58 marittimi.

(Da InforMARE dell'8 luglio 2016)

UNA MOSTRA STORICA A GENOVA ORGANIZZATA DALLO YACHT CLUB ITALIANO

IL DUCA E IL MARE

Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi, la mostra a Palazzo Reale di Genova di Stefano Briata

Dal 20 maggio al 16 luglio ha avuto luogo a Genova una mostra molto interessante dedicata a Luigi Amedeo di Savoia-Aosta Duca degli Abruzzi, avente come titolo “Il Duca e il mare – Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi” La mostra è stata organizzata dallo Yacht Club Italiano (che ha appunto la sede a Genova, precisamente al Porticciolo Duca degli Abruzzi) in collaborazione con la Soprintendenza alle Belle Arti in Liguria. Essa si è svolta presso l'appartamento dei principi ereditari meglio noto come appartamento del Duca degli Abruzzi. L'appartamento si trova nell'area orientale di Palazzo Reale (in origine Palazzo Balbi-Durazzo) in via Balbi. Palazzo Reale fu acquistato dai Savoia dopo il 1815 dalla famiglia Balbi-Durazzo che fu costretta a cederlo per difficoltà economiche.

Palazzo Reale è sede della Soprintendenza ai beni artistici della Liguria e ospita anche uno splendido museo dove sono conservate opere d'arte facenti un tempo parte della collezione Balbi-Durazzo e poi Savoia. L'ala orientale, come detto sopra, fu ristrutturata in stile impero e Peters verso la metà del XIX secolo, da adattare alle esigenze dei principi ereditari e poi del protagonista della mostra, il Duca degli Abruzzi.

Nel percorso della mostra è stato possibile ammirare oggetti storici e trofei d'epoca, esposti per la prima volta in pubblico, provenienti dalla sede dello Yacht Club Italiano di Genova, rivivendo i tempi d'oro dello yachting in pieno periodo “belle epoque”.

Lo Yacht Club Italiano è il più antico del Mediterraneo essendo stato fondato a Genova nel 1879. La storia del Club velico inizia quando Vittorio Augusto Vecchi (detto Jack la Bolina), il Cap. Enrico d'Albertis, con l'adesione di S.M. Re Umberto I, fondarono il Regio Yacht Club Italiano (rifondato nel 1946 come Yacht Club Italiano).

L'8 agosto 1880 ci fu la prima regata sportiva organizzata dallo Yacht Club, a cui parteciparono 177 imbarcazioni, che si svolse nel Golfo di La Spezia, a cui seguirono le successive edizioni. Obiettivo dello Yacht Club era quello di diffondere lo yachting, organizzare regate nazionali ed internazionali, e l'istruzione dei giovani nel mondo della vela. La prima sede dello Yacht Club si trovava all'Acquasola presso Villa Serra detta anche edificio della Torretta, tuttora esistente.

Sin dai primi anni del '900 la storia dello Yacht Club è stata ricca di importanti avvenimenti quali la vittoria alla Coppa di Francia di vela, nel 1902, da parte del veliero da 10 ton. Artica di S.A.R. Duca degli Abruzzi, che segnò appunto l'ingresso nel mondo internazionale agonistico; la medaglia d'oro olimpica del 1936 che si svolsero nelle acque di Kiel (città organizzatore Berlino) vinta dall'8 metri S.I Italia; gli esperimenti di Guglielmo Marconi, anch'egli socio del Club, il quale a bordo dello yacht Elettra, attraccato al Porticciolo Duca degli Abruzzi, fece esperimenti con l'accensione delle luci del Municipio di Sidney (in Australia), e la partecipazione nel 1987 dello Yacht Club Italiano alla Coppa America di Vela (quando a quell'epoca era davvero una competizione sportiva) con il 12 metri Italia.

Nel 1929 venne inaugurata l'attuale sede del Porticciolo Duca degli Abruzzi, progettata dall'architetto Marchese Giuseppe Crosa di Vergagni, anch'egli socio, e ricostruita dopo il 1946 a seguito di danni subiti dai bombardamenti Alleati. I Soci che diedero grande lustro allo Yacht Club sono Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi, Presidente dal 1906 al 1933, a

suo nipote Amedeo presidente dal 1933 al 1941, l'Amm. Luigi Durand de la Penne, e il grandissimo Beppe Croce.

Descrivendo specificatamente il protagonista della mostra, Luigi Amedeo di Savoia-Aosta Duca degli Abruzzi, molto importante fu la sua partecipazione alle regate di vele del 1897, tanto da chiedere l'anno seguente al re Umberto I di istituire la Coppa Italia di vela.

Successivamente, il Duca degli Abruzzi fece costruire prima in Inghilterra e poi dai gloriosi cantieri Ugo Costaguta di Voltri delle unità navali, fra cui il Bona, il Nella, e il 10 ton. Artica con il quale partecipò nel 1902 alla Coppa di Francia di vela ottenendo la vittoria nelle acque di Marsiglia.

Il percorso della mostra è questo: si entra nell'appartamento reale nel quale si viene accolti da un elegante ingresso con mobili in stile impero, dove sono esposti per l'occasione il modello del veliero Stella Polare, utilizzato per la spedizione al Polo Nord, la Coppa Italia di vela, donata da Umberto I, francobolli commemorativi, l'orologio da tasca del Duca degli Abruzzi, il ritratto del Duca in bronzo, eseguito dello scultore Luigi Galletti, collocato nella sede sociale al Porticciolo Duca degli Abruzzi nel 1934, molto interessanti sono i libri dedicati al Duca, tra vita mondana, ed esperienza marinara; naturalmente erano esposti anche i mezzi scafi dei cantieri Costaguta dedicati a Artica e Leda.

Nella stanza del principe ereditario erano esposte medaglie commemorative in onore di Luigi Amedeo di Savoia e del Club Alpino Italiano (CAI), e quelle dedicate alla spedizione al Polo Nord con il veliero Stella Polare e alla Gente di Mare.

Nel salone d'onore sono state ammirate con interesse le foto relative alla spedizione ufficiale del Regno d'Italia al Polo Nord, con il veliero Stella Polare, guidata da Luigi Amedeo di Savoia con l'Amm. Umberto Cagni; le foto della spedizione, qui esposte, furono donate da Luigi Amedeo all'amico alpinista Vittorio Sella, che era anche fotografo, ora facenti parte della Collezione Fondazione Sella: Della spedizione al Polo Nord farò un articolo a parte; molto esaustivo vedere in vetrina il libro, che è il diario, della spedizione polare. Erano presenti altri mezzi scafi dei cantieri Costaguta di Voltri: il Nella e il Bona. Finalmente per la prima volta ho visto esposti i progetti della costruzione dell'attuale sede dello Yacht Club Italiano di Porticciolo Duca degli Abruzzi e il libro storico dello Yacht Club e l'album delle divise sociali dei soci del Club. Sempre in questa sala ho notato altri libri interessanti quali quello dedicato al Duca degli Abruzzi (uno dei tanti libri), sulle regate veliche e quello su Genoa JIB; in una elegante console in legno dorato ed intarsiato, con piano in marmo broccatello, era esposta in una teca la sciabola d'ordinanza di Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, Duca degli Abruzzi, in qualità di Ammiraglio di Squadra, donata dallo stesso allo Yacht Club Italiano.

Nelle stanze della duchessa, arredata con mobili Peters, erano esposti il libro Notizie sul viaggio della Stella Polare, il libro di poesie Odi e Inni di Giovanni Pascoli, con un pezzo dedicato al Duca degli Abruzzi e ai suoi compagni in merito all'impresa polare.

Stefano Briata

LETTERE E LETTURE

Storia Verità (in uscita alla fine di Settembre). www.storiaverita.org

Da leggere : Vita e Mare ; Procida Oggi ; Bacherontius; Rivista Marittima

CIRM News. I titoli:

La Pagina Medica di CIRM News: Le allergie e le intolleranze alimentari
ATENA: Il C.I.R.M. partecipa all'Assemblea Nazionale dei Soci, Roma 3 Maggio 2017
AIRSUBSAREX 2017-12: il C.I.R.M. partecipa all'esercitazione complessa di emergenza aerea
Il C.I.R.M. all'Università TUMS di Teheran
Il C.I.R.M. al 152° Anniversario del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera

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

Abbiamo ricevuto molte lettere di commento al nostro numero monotematico dedicato ai Fari di Annamaria Lilla Mariotti , ne pubblichiamo alcuni . La Mariotti sarà ospite il 3 settembre a Monterosso al Cinque Terre Vintage Boat , 2° raduno imbarcazioni d'epoca insieme a Giovanni Panella e Massimo Minella ; Lilla terrà anche una conferenza sui fari al Rotary Club di Livorno il 14 settembre. ilmondodefari.com

Grazie Lilla

Leggere dei tanti fari visitati e descritti da Annamaria Lilla Mariotti è stato per me come salire di nuovo a bordo di una di quelle Cargo Ship di 3/400000 tpi su cui ho viaggiato anni addietro e andarmene piacevolmente girando il mondo, fra luoghi sia noti che sconosciuti, imparando così ad apprezzarne meglio non solo l'importanza e l'utilità nautica ma anche il loro valore storico-edilizio che li contraddistingue. Messaggeri perciò non solo di luci propizie ai naviganti e fedeli difensori dei porti ma, ad un occhio più attento, antichi custodi di eventi e forse anche di leggende, magari dimenticate, che ora, grazie a questo testo, si potrebbero forse scoprire...Fascino quindi di memorie lontane racchiuse in quegli occhi di vetro e consegnate, gelosamente, ai Gabbiani che le traducono in strida notturne quando, volando bassi sulle onde del mare, lacerano il silenzio, per un racconto che noi non capiamo!

Anna Bartiromo

Barcelona e i Fari

Caro Decio, devo riconoscere, la regina dei fari va forte: Molti di essi avevano, prima dell'avvento dei sistemi elettronici, una enorme importanza per la navigazione. Lo ricordo bene : Quando spuntava la luce del faro e lo si riconosceva si tirava un sospiro di sollievo, qui ci siamo e andiamo avanti proseguendo nella nuova rotta con più sicurezza. Succedeva durante i primi imbarchi da allievo da terzo ufficiale e anche da primo uff.le . La sicurezza della posizione nave mi aveva sempre preoccupato parecchio. Amavo i fari. Ma tanti vecchi comandanti forse ricordano la S2.

La S2 una boa in mezzo al Mare del Nord, posizionata al centro tra Germania, Danimarca, Norvegia e Inghilterra, sulla traiettoria Stretto Dover – Skagerrak. Una bebole luce ma importante a quei tempi . Ero primo uff.le , di una petroliera sempre diretta nel fiordo di Oslo. Era un punto fermo su quella rotta, in quel mare nebbioso o pieno di vento rabbioso, pericoloso . Ero sempre sul ponte al suo passaggio (il comandante non era un gran navigatore), un punto d'onore di incontrarla, individuarla sul radar in mezzo ai tanti

“targets” , passargli vicino e leggere S2. Forse sarà ancora al suo posto !

Che soddisfazione controllare che eravamo in rotta ! Vorrei che la “Lilla” la regina dei fari, sapesse che in mare anche una insignificante boa oceanica , aveva a quei tempi una importanza strategica per i naviganti. Anche le Sea Buoys/Entry buoys per l’atterraggio nei porti sono oggi boe importanti per l’entrata nei porti, oramai più dei fari.

Ma veniamo a Barcelona, città che amo, ferita nell’anima con tanti morti e feriti che chiedono vendetta. Questa mattina , da alcuni dibattiti televisivi viene fuori che l’autorità della città era stata avvertita dal potere centrale Spagnolo del pericolo che incombeva sulla città ed era stato chiesto di transennare le vie principali , la Rambla in particolare. Il presidente della regione , assieme al sindaco non volle farlo . Naturalmente tutta l’autorità Catalana è contro il potere centrale della Spagna. Ecco con chi se la devono prendere i familiari delle vittime: Ci sono dei responsabili (a parte gli assassini) ben precisi. Buttiamo a mare la sindachessa assieme al resto dell’autorità separatista!!!!

Anche io non ho paura, andrei volentieri anche ora a visitare il grande mercato della Rambla come ho sempre fatto in passato, attirato soprattutto dalle pescherie e dalle “Tapas”.

Amen

Gaetano Mortola

Quel faro tra le onde dove io e la nonna ci dirigiamo per trascorrere la notte...

Caro Decio, ho letto voracemente il numero speciale dedicato ai Fari di Lilla Mariotti. Avevi ragione : l'argomento richiedeva veramente una pubblicazione speciale. Con la tua magistrale, erudita e poetica presentazione sei stato in grado di suscitare dal più profondo dell'animo quei sentimenti, quelle sensazioni indescrivibili che solo il mare con tutto ciò che gli appartiene, e i fari ne sono parte integrante, può suscitare. E' pur vero che i fari non sono completamente indistruttibili come il mare e non sono eterni ma basta averne visto uno che l'immagine ti rimane scolpita nella memoria per tutta la vita. Naturalmente ho subito deciso di acquistare la pubblicazione e già immagino le meravigliose immagini dei fari del Mondo. I fari sono stati sempre la mia passione

e, fin da ragazzo, con la mia collezione di francobolli e cartoline ho anche raccolto su questa tematica degli esemplari veramente interessanti. Durante il mio primo imbarco, spesso, sognando ad occhi aperti, mi piaceva pensare di vivere in un faro, come in uno speciale pianeta, col mare davanti e l'orto di dietro...E non ti nascondo che era il mio sogno preferito...

Devo anche dirti che, proprio durante gli scorsi giorni, nel corso delle mie solite ricerche sulla "vela procidana", mi sono imbattuto e a lungo soffermato sul faro di Bishop Rock, storico punto nodale delle rotte atlantiche, di cui ho letto la lunga storia e tutte le vicissitudini della sua costruzione.

Ma devi conoscere anche un altro piccolo segreto. Sofia, la mia nipotina di 20 mesi (!) crede che la nonna e il nonno vivono in un faro. Nel soggiorno di mia figlia è esposta una suggestiva gigantografia del faro di Les Poulains sulla Belle-isle-en-Mer (Bretagna). Si tratta di un celebre poster artistico di Philip Plisson che mette in risalto la suggestiva immagine del faro che si erge in un paesaggio caratterizzato dalla costa pietrosa e piena di scogli, flagellata da altissime e schiumose onde. Il papà di Sofia, la sera, quando ci salutiamo, spesso indica alla bimba quel faro tra le onde come la dimora dove la nonna ed io ci dirigiamo per trascorrere la notte... E quando poi domandiamo a Sofia : "Dove abitano i nonni ?", Sofia risponde : "Faro". Quanto precede per dirti come il Faro faccia parte integrante della nostra vita e della

nostra fantasia.

Tobia Costagliola

Dall'ing. Sergio Bisiani con allegati i fari

Adriatico Orientale (Istria e Dalmazia)... quattro fari tra i tanti
Trieste con il Faro della Vittoria che splende e ricorda i caduti sul mare

Da Romano Cramer:

Caro Decio Lucano, non so se l'autrice Lilla Mariotti ha inserito nel suo libro sui Fari più grandi del Mondo anche il faro di Pola dove è previsto l'alloggio, di cui le allego alcune e foto, ma se non l'avesse fatto, sarebbe auspicabile segnalarlo anche per ricordare (in sintesi) la nostra storia. Infatti, come ben sa, il faro è proprio davanti alla Arena, davanti alla nostra cara Pola, appartenuta all'Italia, da dove sono partiti migliaia di nostri fratelli esuli in tutto il mondo, in particolare con la nave "Toscana" dopo l'occupazione dei comunisti jugoslavi titini e del famigerato e infausto "Trattato di Pace di Parigi" del 10 febbraio 1947.

Cordiali saluti.

Romano Cramer esule de Albona

Quelli di prora

Un libro premonitore pubblicato nel 1931, l'autore aveva scritto : “ i marinai mercantili sono visti in una luce irrealistica ”

Un amico di Nervi mi ha prestato un vecchio libro che teneva nella sua libreria di casa. L'occasione è venuta parlando di navi e di marinai , di bastimenti nerviesi e di Camogli, come la gara di velocità nel 1880 tra due velieri, il *Laghetto* “ di Nervi e il *Prospero e Davide* di Camogli. Scritto e pubblicato nel 1931 dalla casa editrice Giacomo Agnelli di Milano il libro *Quelli di prora* di Michele Vocino è dedicato “ *ai miei amici di plancia del piroscafo Giulio Cesare ricordando le notti vegliate con loro in Atlantico*”. Michele Vocino era un alto funzionario della Difesa e viaggiava anche come commissario governativo sulle navi di linea che trasportavano emigranti italiani. Anche allora, scrive nella prefazione l'autore “ *I marinai mercantili non sono conosciuti abbastanza o, quanto meno, sono visti in una luce irrealistica* “. Vocino si lamenta della letteratura marinara o pseudomarinara ...scarsissima... Nei transatlantici, quelli di prora , la cosiddetta bassa forza è una minoranza nel rapporto con la gente di camera (che non è gente di mare sottolinea Vocino) . Il libro è una raccolta di episodi di sinistri in mare e di agonismo tra bastimenti a vela per afferrare il nolo, venticinque capitoli con episodi di guerra, scritti con maestria e senza retorica, facendo risaltare atti di coraggio e di bravura marinaresca .

Riporto per la curiosità dei lettori i titoli dei capitoli. Fratertità marinara; Nella tempesta; Il pilota di Barbados; Un salvataggio drammatico; Un complotto; Un dramma oscuro; Il più grande mistero dell'Atlantico; Un vascello fantasma; Girandola tragica; Un' isola sperduta nell'Oceano ; Un curioso caso giudiziario; “ Vittoria “, Come in una nave da guerra; Per salvare la nave; Solo, nella tempesta; Pescatori; Nel cuore della nave; Uragano in Atlantico; Viaggio di nozze; Campane di Natale; La nave maledetta; Una morte eroica; Elegia della vela; Motobarche da pesca; L'Artiglio”. Seguono le referenze delle recensioni dei giornali

nazionali , eloquente Il Secolo XIX che scriveva: “ *Sono pagine che in uno stile robusto , animato, pittoresco, narrano vicende che sono le audacissime fra le più audaci della storia marinara...* ”. In effetti Vocino ha dimostrato nell'episodio Il cuore della nave , cioè delle macchine, di conoscere bene la nave e il lavoro sul mare compreso quello degli uomini neri. (DL)

L'organizzazione nascosta

ovvero la cultura organizzativa nel ruolo dei veri manager

Esuberi banche, follia collettiva, agenzie chiuse, presto avremo le monete online? Ma se gli sportelli, anche alle Poste, sono frequentatissimi . I capi, i dirigenti, i *manager* – scrive Gaetano Mastropiero su Il Finanziere – sono addestrati a gestire solo l'organizzazione visibile ... fare emergere gli assunti fondamentali di un'organizzazione è un compito difficile che va ben al di là della banale descrizione di cose che già si fanno o che vengono dette in momenti ufficiali. Peccato, però, che i risultati di una politica o di una strategia in molti casi sono maggiormente influenzati dalla dimensione “ nascosta “ dell'organizzazione , dal modo di pensare reale delle persone (che in definitiva sono quelli che devono realizzare gli obiettivi)... *L'organizzazione nascosta*, contiene un interessante approfondimento del concetto di *cultura organizzativa...* , ... qualcosa che assolve a numerose funzioni in seno alle organizzazioni... E' la nuova frontiera per acquisire risultati e dare sostanza alle figure del management esposto nel libro *L'organizzazione nascosta , dinamiche inconsce e zone d'ombra nelle moderne organizzazioni* di Mario Perini, editore FrancoAngeli. (DL)

Ho incontrato gli extraterrestri -

Stefan Denaerde - Edizioni Mediterranee 1996

Efficienza Giustizia Libertà (*commento di Alessandra Forest alla precedente presentazione su DL News*))

Nell'ottica di un auspicabile raggiungimento l'attenzione si focalizza sui tre requisiti fondamentali nella cui realizzazione possiamo raggiungere una ‘civiltà stabile’.
La civiltà stabile è il punto di partenza della ‘superciviltà’. Ecco l’insegnamento dei Fratelli a proposito dei tre requisiti essenziali:

“L'efficienza crea un benessere smisurato, una sicurezza di esistenza illimitata ed un bel pianeta su cui può regnare, per un tempo indeterminato, un equilibrio naturale.
La giustizia elimina non soltanto le discriminazioni, ma anche le differenze di livello fra tutti gli uomini, e ogni criminalità.
La libertà genera la creatività immateriale (l'immortalità), i grandi movimenti di popolazione, la fusione delle razze e la felicità umana stabile (la saggezza).”

I Fratelli definiscono precise condizioni e sono certi che nel tempo anche la nostra civiltà che

si affaccia solo ora a scrutare il panorama evolutivo, come un bimbo che per la prima volta incontra la gioia e l'entusiasmo per un attraente giocattolo, riuscirà a raggiungere questo ambito traguardo.

È sempre stato così e sempre così sarà, perché, ci ricordano i Fratelli, lo scopo finale dell'uomo è giungere alla pienezza dell'integrazione cosmica tramite la creazione immateriale. Per raggiungere questo obiettivo è indispensabile che ad ogni passo del nostro percorso, ci sentiamo responsabili in prima persona verso tutto e verso e tutti, questo in sintesi il fondamento base per poter affrontare il nostro cammino evolutivo in equilibrio. Il percorso non è privo di ostacoli, ma non potremo più dire, è colpa di questo, è colpa di quello, come fanno i bambini che litigano, nel momento in cui tutti ci sentiremo partecipi e responsabili, un altro meraviglioso gioco ci vedrà protagonisti come Fratelli della Terra in cammino verso l'integrazione universale.

Alessandra Forest

I RACCONTI DAL VERO

di Ugo Doderò

Due nonni

Andrea ed Anna sono due anziani nonni sull'ottantina ed hanno un figlia con una giovane nipote di nome Alice. E' domenica, e loro due, come di consueto, dopo il pranzo e dopo una breve siesta, si concedono una passeggiata. Sono sposati da molti anni e, salvo qualche piccola scaramuccia, prontamente sedata, odiano rimanere in disaccordo. Oggi domenica si recano nel Porto Antico poiché amano sedersi lì quasi sotto il Bigo. I nostri nonni si sono seduti su di una banchina un po' isolata e, come sempre, iniziano a parlare della loro vita in comune da tanti anni volendosi sempre tanto bene. Ma questa volta sembra che qualcosa turbi il nonno Andrea. Lo si vede guardandolo in viso. Anche Anna se ne accorge e gli chiede: "Andrea cos'hai? Sembri turbato, parlami cos'è che non va?" Il nonno si toglie il peso: "Anna, hai visto com'è arrivata a casa da noi nostra nipote? Indossava un paio di jeans strappati lungo le gambe, stava malissimo....Ma, dico, nostra figlia che è la mamma non ha vergogna a farla uscire a quel modo? Potrebbe almeno cucire quegli strappi...Tu non dici nulla? Sentenzia Andrea rivolto alla moglie".

Anna è notoriamente un po' più progressista e tollerante del marito e così gli risponde: "Ma Andrea, il mondo è cambiato e sono passati i tuoi tempi, adesso impera quella moda, la considero ridicola anch'io, ma è la moda"...Ma Il nonno Andrea sta rimuginando qualcos'altro, e non si rassegna a doversi piegare alla moda dei pantaloni stracciati....E tira fuori un'altra cosa che non gli va: "Anna, hai sentito che Alice con il fidanzato stanno per programmare un viaggio assieme all'estero, mi sembra in Germania? Qui mi incavolo veramente...Da quando in qua due fidanzati possono andar assieme fuori senza essere sposati? Ma dimmi, tua figlia lo permetterà? Ti ricordi cara moglie, che noi due quando uscivamo di domenica, poiché ci vedevamo solo di domenica, dovevamo rientrare alle 6 poiché tuo padre aveva posto quel limite"? Andrea, caro marito, rintuzza Anna, ti ripeto:" I tempi sono cambiati e poi è una questione da demandare a nostra figlia... Siamo nonni e siamo fuori dal problema...devi convincerti che oramai i tempi sono cambiati, in meglio o in peggio non lo so, ma sono cambiati. Andrea sai quanto ti voglio bene, te ne ho sempre voluto,

sei e sei sempre stato l'uomo della mia vita, ma te lo dico con amore: dobbiamo rassegnarci al nuovo che avanza, lo dico anche per me!". Andrea non è per nulla convinto e vorrebbe dire ancora qualcosa..."Moglie lo sai che Alice col fidanzato"...Anna non lo lascia finire: "Basta, marito mio adorato, non sono affari nostri, ci penseranno nostra figlia e suo marito". Andrea si calma, ma a malincuore accetta la conclusione del dibattito. I due si avviano verso casa. Fra loro cala il silenzio. I tempi cambiano solo per Anna che pensa come si potrebbe divertire se fosse adesso una giovane ragazza...

Ugo Dodero

FINE