

Nel prossimo foglio, che sarà spedito, fra qualche giorno, due contributi storici di Francesco Pittaluga e Sante Tani. La navigazione della “carretta prosegue “...

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

ATTUALITA'

Fiera e Salone Nautico

57mo Salone Nautico Internazionale di Genova : +8% di espositori, +8% di imbarcazioni in vetrina rispetto all'anno scorso, 70 nuovi marchi tra esordi assoluti e ritorni dopo anni di assenza e oltre mille imbarcazioni esposte tra stand e acqua. Il ministro Delrio promette: 1,5 milioni per la Fiera, 4,5 miliardi per la gronda autostradale genovese, 1,5 miliardi per lo spostamento della diga foranea. Non sappiamo che fine ha fatto il debito della città azionista della Fiera (decine di milioni) “ imprestati “ dalla stessa Fiera spa agli azionisti ... La piazza del vento del sen. Renzo Piano garrisce alla brezza del parlare parole ...

Premio San Giorgio 2017

Dal 1967 , fondato da Alberto Cameli e Decio Lucano per onorare la memoria dei grandi maestri dell'Istituto Nautico di Genova, Attilio Traversa e Guglielmo Levi, ogni anno viene consegnato il Premio San Giorgio nella sede di Palazzo San Giorgio a Genova organizzato dal Collegio Nazionale Capitani lc e dm con il sostegno di Confitarma e Rina e con il patrocinio dell'Autorità Portuale . La cerimonia avrà luogo sabato 14 ottobre alle 10.15, verrà consegnata anche la Targa San Giorgio al dottor Estelio Carpano , presidente Fondazione Piaggio.

Novant'anni di Antonio Cuozzo/ I “pezzi da novanta della nostra scuola di marineria

Il 7 agosto di quest'anno il comandante Antonio Cuozzo ha compiuto novant'anni e fa parte dei capitani di lungo corso e di macchina che hanno dato lustro alla nostra marineria; in particolare il comandante Cuozzo ha un ricchissimo percorso professionale dalla Marina militare come ufficiale di complemento, capitano, comandante nella marina mercantile, capo pilota del porto di Napoli. Uomo di cultura, brillante conversatore, ha ricevuto attestati e riconoscimenti da enti all'estero e dallo stato italiano , inoltre è iscritto all'ordine dei giornalisti e collabora ancora con la rivista TTM del gruppo Repubblica-Stampa seguendo i problemi professionali . Ne ripareremo di questa “ quercia “ di uomo di mare e di terra cui sono molto affezionato (insieme a mio padre erano colleghi alla Tirrenia). Non posso fare a meno di ricordare che in febbraio ha compiuto 90 anni anche il comandante Ferruccio Falconi , già compagno di Accademia navale di Livorno di Cuozzo e Capo Pilota di Venezia, poi diventato imprenditore e letterato , giornalista sempre attivo nel denunciare le problematiche tecniche dei porti e dei trasporti , già collaboratore di TTM. Due grandi capitani che dimostrano come la vecchia scuola forgiava “pezzi da novanta” come i cantieri

che costruisce navi sempre più grandi. Capitani abilissimi a usare tra le mani penna e timone , come il grande Pro Schiaffino , decine di libri importanti per la nostra letteratura , che a 90 suonati ho soltanto da imparare dalle sue osservazioni su uomini e porti sempre verificate dai fatti .Uomini con un carico di saggezza e sempre pronti a salpare. (DL)

Le assicurazioni incontrano il mondo dei trasporti: nuove sfide e nuove opportunità

Auditorium Acquario di Genova (ore 9.00/13.00)

Le assicurazioni incontrano il mondo dei trasporti: nuove sfide e nuove opportunità

9.00 Registrazione dei partecipanti 9.15 Saluto di benvenuto e apertura dei lavori

Federico Corradini - Siat

9.30 CYBER RISKS

• Shipping e cyber security: aspetti giuridici e regolamentari Claudio Perrella - Studio Legale Lexjus Sinacta

• La trasformazione digitale: rischi ed opportunità. Esperienze concrete nella gestione del rischio Alberto Russo - UnipolSai

• Il rischio cyber e il mondo dello shipping: soluzioni assicurative Alessandro Morelli - Siat

11.00 UNMANNED SHIPS

• L'approccio del Rina alla classificazione delle "Autonomous Ships" Andrea Cogliolo - RINA

• Unmanned Ships: una sfida (anche) per giuristi Francesco Siccardi - Studio Legale Siccardi Bregante & C

• Verso la nave drone, tra realtà e un futuro ormai prossimo: quali prospettive per gli assicuratori? Flavio Riolfo - Siat

12.00 TAVOLA ROTONDA

Trasportare oggi: rischi e opportunità legati all'evoluzione di mercati, regole e tecnologie.

Intervengono Lorenzo Banchemo - Banchemo Costa ;Gian Enzo Duci – Federagenti ;Antonio Gozzi – Federacciai ;Stefano Messina - Gruppo Messina ;Ugo Salerno - RINA

Coordina: Angelo Scorza - Ship2Shore

13.15 Light lunch

Si prega di confermare la presenza al Sito:

www.siat-assicurazioni.it entro il 26/09/2017 Codice Identificativo: Convegno2017

GUARDIA COSTIERA: LOTTA AL PESCE AVARIATO

BARI. Non cessa l'importazione via mare di prodotti ittici potenzialmente pericolosi.

Nella mattinata odierna gli ispettori del 6° Centro di Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Bari, che da giorni ispezionano accuratamente gli autoarticolati refrigerati provenienti dalla Grecia, hanno inferto un durissimo colpo nei confronti di importatori ed esportatori senza scrupoli, che non esitano a commercializzare prodotto ittico privo di qualsiasi documento che possa comprovarne la provenienza.

L'attività condotta dagli uomini della Guardia Costiera nelle prime ore del mattino, ha permesso di smascherare un traffico illecito che si serve di un ingegnoso stratagemma per sfuggire ai controlli: questo consiste nell'utilizzare per il trasporto via mare autoarticolati con

rimorchi griffati da pubblicità ingannevoli, trattandosi di marchi che pubblicizzano alimenti diversi. Tutto questo nel vano tentativo di evitare, nelle fasi di sbarco dai traghetti, di essere sottoposti a verifica da parte dagli uomini della Guardia Costiera.

Alla richiesta di apertura del rimorchio, gli uomini in azione si sono imbattuti con loro grande sorpresa in un carico consistente in oltre 20 tonnellate di cozze nere, totalmente prive di qualsivoglia informazione utile a ricostruirne la zona di provenienza.

L'autista del mezzo, un 40 enne di nazionalità rumena, è stato subito identificato e invitato a scaricare interamente il mezzo in sicurezza all'interno della stazione navale della Guardia Costiera di Bari, dove grazie alla preziosa collaborazione dei dirigenti del servizio veterinario della locale ASL, è stato constatato l'effettivo rischio per la salute di chi avrebbe poi acquistato i mitili, decidendo per l'immediata distruzione degli stessi.

Bari, 22 settembre 2017

○*○*○*○*○*○*○

GEOPOLITICA

Mari e oceani: una sfida per i geografi

L'autorevole rivista La Revue Maritime di luglio 2017 edita dall'Institut Francais de la Mer ospita un interessante articolo di Florence Smits , Inspectrice générale de l'Education nationale, dal titolo Mari e oceani: una sfida per i geografi .

Se ci riferisce all'etimologia , la geografia è lo studio della Terra (70% coperta dal mare). Se la storia , scienza cronologica studia la distribuzione degli avvenimenti nel tempo, la geografia scienza corografica studia la distribuzione degli uomini e dei fenomeni sulla Terra. Scienza sociale, la Geografia , al di là degli aspetti fisici e umani, s'interroga sulla costruzione e la produzione degli spazi, sui fattori di unità e diversità sulla superficie del globo. Essa cerca di comprendere le società, riflettere sui territori (nuovi paradigmi della geografia umana) e come si organizzano tra loro, e non soltanto enumerare e identificare le aree e gli spazi. Questo approccio alla geografia arricchisce la conoscenza dei mari e degli oceani e rinnova l'interesse per i territori. Non solo mari e litorali ovviamente , l'uomo è sempre al centro delle ricerche, la geografia s'interroga sulla localizzazione dei fenomeni , la loro estensione e i limiti, la loro origine e implicazioni. L'interfaccia terra-mare , una sfida per capire gli spazi marittimi , la nuova dimensione della visione geopolitica , ripensando le grandi zone popolate della terra, le metropoli diventate smisuratamente abitate, quasi stati negli stati, le produzioni dell'energia, le connessioni intergeografiche nuove. La scuola francese di geografia sin dal 1970 si è dotata di una metodologia per sviluppare e analizzare questa materia approfondendo lo studio dei mari e degli oceani (si veda la meteorologia come spazio...) in una unione tra il mondo marittimo e quello terrestre al servizio della società umana. Ne sono testimonianze ad esempio i link sottomarini dove le nuove tecnologie ICT , informazioni e comunicazioni sono all'avanguardia.

Una nota dolente. La nostra scuola aveva (ha ?) abolito la materia Geografia ormai da diversi anni; ricordo con sorpresa qualche anno fa un ragazzo di quindici anni che frequentava l'istituto nautico domandarsi dov'è l'Australia , lo chiedeva quasi disperato perchè a scuola non aveva mai “incontrato “ la Geografia come materia di studio .

La lezione che ci viene dalla Francia dimostra come la Geografia ha superato la Storia come materia utile a capire il mondo attuale che, come il cubo di Kubrik o come le placche terrestri , si sta fondendo non solo morfologicamente tra popoli e territori. Ma è l'uomo che, confuso da ideologie e corruzione , non trova la rotta giusta.

TRASPORTO DALLA STRADA AL MARE

Il Marebonus rischia di essere un fallimento

Il Marebonus è l'incentivo pensato per consolidare il trasferimento modale dalla strada al mare.

Alla vigilia del decreto attuativo del provvedimento, Confitarma lancia un allarme: la concreta applicazione del Marebonus è a rischio.

A seguito di un quesito rivolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Commissione, sarà decisiva per il successo del Marebonus l'interpretazione che verrà data al termine "aiuto" utilizzato nella Decisione del 19 dicembre 2016 con cui la Commissione europea ha autorizzato l'incentivo.

La Decisione, da un lato prevede l'obbligo per l'armatore di ribaltare almeno il 70% dell'"aiuto" agli autotrasportatori; dall'altro prevede che lo stesso "aiuto" non possa superare l'importo degli investimenti sostenuti dall'armatore per poter far accedere gli autotrasportatori all'incentivo.

Considerando che il Marebonus è rivolto all'autotrasporto e che gli armatori non ne devono beneficiare se non per compensare gli investimenti richiesti, secondo l'interpretazione logica, da sempre sostenuta da Confitarma, le compagnie di navigazione devono poter recuperare il costo degli investimenti effettuati per poter accedere al Marebonus, "ribaltando" agli autotrasportatori almeno il 70% del contributo ricevuto. In pratica, considerati i 128 milioni di euro stanziati, gli armatori dovrebbero investire non meno di 38 milioni di euro per attivare l'incentivo di 90 milioni di euro a favore degli autotrasportatori (70% del contributo), con una compensazione di non più di 38 mln di euro (30% del contributo) per gli investimenti effettuati.

Invece, secondo l'interpretazione letterale, più restrittiva, l'intero contributo ricevuto dalle compagnie di navigazione viene considerato "aiuto" e pertanto, per garantire agli autotrasportatori gli stessi 90 milioni di euro, le compagnie di navigazione dovrebbero investire per miglioramenti dei servizi esistenti ben 128 milioni di euro, ovvero l'intero stanziamento previsto per il Marebonus, recuperando al massimo 38 milioni di euro. Se così fosse resterebbero privi di compensazione ben 90 milioni di investimenti che l'armamento dovrebbe sostenere per poter consentire all'autotrasporto di usufruire dell'incentivo.

Tale ipotesi non solo è iniqua ma anche incoerente con le indicazioni della Commissione europea. Roma, 15 settembre 2017 E-mail: noli.mazza@confitarma.it

LA METAMORFOSI DELL'ACCADEMIA DI MARINA

MERCANTILE , rotta su professioni alternative secondo le esigenze dell'armamento di navi da crociera

L'Accademia di Marina mercantile di Genova allarga i suoi indirizzi di formazione : sono le navi da passeggeri a governare l'istruzione . Meganavi da crociera , sono iniziati gli ordini di unità a gas che necessitano di equipaggi, gli italiani sono preferiti, purtroppo solo pochi posti per diventare ufficiali di coperta e di macchina.Ma le reazioni dei marittimi sono flebili. (DL)

GENOVA . Sono aperte le iscrizioni ai corsi di alta formazione professionale organizzati dalla Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, finanziati dalla Regione Liguria attraverso il Fondo Sociale Europeo, nell'ambito del progetto Blue Economy. Le lezioni partiranno il prossimo inverno, grazie alla collaborazione di primarie compagnie di navigazione: Costa, MSC, Grandi Navi Veloci. Le aziende sono state coinvolte direttamente nella definizione delle nuove figure professionali di cui c'è richiesta a bordo delle loro navi e partecipano all'organizzazione del tirocinio a bordo, necessario per completare i percorsi di formazione. Si tratta di quattro proposte molto allettanti per i giovani diplomati che comportano l'ottenimento degli attestati rispettivamente di

-Assistenti D'Ufficio alle comunicazioni di bordo,

-Desktop Publisher, -Photographer, -Shop Seller

Tutti e quattro i profili sono stati pensati su diretta richiesta delle compagnie, che si sono anche impegnate a inserire nel proprio staff un'alta percentuale degli allievi promossi al termine dei percorsi formativi (circa il 70% dei giovani).

I ragazzi interessati e che saranno ammessi, a seguito delle prove di ingresso, potranno frequentare i corsi presso le diverse sedi operative di Accademia: a Genova (Villa Candida ad Albaro, in via Oderico), Arenzano (nella splendida cornice di Villa Figoli, dove sorge la prima istituzione dedicata in Italia alla formazione di professionisti dell'Hôtellerie per navi passeggeri) e Lavagna (Villa Spinola), dove si trova l'ultima succursale voluta da Accademia per la formazione di personale da impiegare su navi passeggeri.

Qui di seguito si illustrano nei principali dettagli i quattro nuovi percorsi formativi; sul sito di Accademia sono pubblicate tutte le ulteriori informazioni (vedi al link

<http://www.accademiamarinamercantile.it/home/index.php/formazione/corsi-fse-2017>)

1- Assistenti d'Ufficio alle comunicazioni di bordo (organizzato grazie alla partnership di Grandi Navi Veloci): il corso si svolgerà presso la sede genovese di Accademia e mira a formare una figura di supporto all'attività del Comando Nave, affiancandolo nel servizio delle comunicazioni e dell'amministrazione. L'Assistente si occuperà anche di contabilità e servizi connessi all'operatività della nave. Opportunamente certificato, l'Assistente d'Ufficio svolge la funzione di operatore GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), in sostituzione dell'Ufficiale RT (radiotelegrafista). La scadenza del bando di Selezione è prevista il giorno 13/10/2017 alle ore 12.00.

- Desktop Publisher (grazie alla partnership di Costa Crociere): il corso si terrà nella sede di Arenzano e formerà colui che a bordo della nave da crociera sarà il responsabile di tutto il materiale cartaceo da diffondere sia agli ospiti sia al personale, per quanto riguarda la scrittura e la composizione grafica. Sono richieste qualificate competenze linguistiche e familiarità con programmi di scrittura e di impaginazione su PC. La scadenza del bando di Selezione è prevista il giorno 03/10/2017 alle ore 12.00.

- Photographer (in partnership con MSC Crociere): ritrarre gli ospiti a bordo delle navi

richiede professionalità e creatività, la competenza nell'uso di software specifici e tecniche di vendita. Saranno utilizzate attrezzature specifiche del settore: macchine fotografiche e relativi accessori, sistemi d'illuminazione, strumenti di laboratorio, supporti informatici e applicazioni utili allo svolgimento del ruolo. Il corso si terrà nella sede di Lavagna. La scadenza del bando di Selezione è prevista il giorno 13/10/2017 alle ore 12.00.

- **Shop Seller** (in partnership con MSC Crociere): a garanzia dell'alta qualità degli standard di vendita nei negozi a bordo di navi da crociera, informerà gli ospiti su offerte speciali, promozioni e vantaggi. Il suo ruolo sarà quello di promuovere i prodotti e l'immagine aziendale; si occuperà della ricezione, controllo e stoccaggio della merce. Il corso si svolgerà nella sede di Lavagna. La scadenza del bando di Selezione è prevista il giorno 27/10/2017 alle ore 12.00.

Presso la Sede Centrale dell'Accademia a Genova sono sempre attivi Corsi ITS per Allievi Ufficiali di Coperta e di Macchina destinati a operare su navi mercantili (le iscrizioni alle selezioni per il percorso di Macchina si sono chiuse il 12 settembre scorso e quelle di Coperta si apriranno in autunno 2017). Si svolgono inoltre moduli di Allineamento per giovani in possesso di diploma non nautico; corsi per il livello direttivo; formazione continua. Presso la sede di Arenzano si sono appena chiuse (il 4 settembre scorso) le iscrizioni per accedere alle selezioni del corso biennale per cuochi di bordo, in collaborazione con Costa Crociere.

L'ISOLA DI PROCIDA CELEBRA I 400 ANNI DALLA FONDAZIONE DEL PIO MONTE DEI MARINAI (1617 – 2017)

PROCIDA .Nella Chiesa di S.MARIA DELLA PIETÀ , in Procida, Chiesa ricca di tradizioni e storie dei marinai isolani, alla Maina Grande di Sancio Cattolico; si è tenuto un interessante incontro di STORIA MARINARA in occasione della ricorrenza dei 400 anni della fondazione del Pio Monte Dei Marinai (1617 – 2017) da parte dei “padroni” di barche e feluche della Marina di Sancio Cattolico.

Il Monte nacque nel 1617. A fondarlo furono i marittimi prodiani dell'epoca che in pratica costituirono un'Associazione di mutuo soccorso, che permetteva ai soci che si erano all'uopo autotassati di aiutare, quanti di loro in difficoltà economiche avessero bisogno di aiuto. L'aiuto economico si estendeva anche ai familiari. È questa storicamente la prima Associazione del genere costituitasi in Europa.

Essi non si preoccuparono solo delle loro famiglie, ma costruendo in pratica la Chiesa di Santa Maria della Pietà in località “Sancio Cattolico”, misero in evidenza la loro Fede Cristiana, preoccupandosi anche delle anime dei propri associati.

L'incontro è stato organizzato dall'ISTITUTO DI STUDI SULLE SOCIETÀ DEL MEDITERRANEO (ISSM) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), nel pomeriggio del 2 agosto c.a.

Nonostante l'incombere di CARONTE (anticiclone africano apportatore di caldo), la c'è stata una larga partecipazione di pubblico e autorità, civili, militari e religiose. Dopo il Saluto del Sindaco Ambrosino, degli Assessori Granito e Carannante è stata la volta della Preside dell'Istituto Nautico (F. Caracciolo); M.S. Longobardo; anche il parroco Don Giovanni ha ricordato i marittimi procidani scomparsi in mare in tutti i tempi.

Coordinatore la Prof. Paola Avallone dell'ISSM, si sono susseguite le relazioni della Dr.ssa Raffaella Salvemini dell'ISSM, della Prof.ssa Franca Assante dell'Università Federico II di Napoli, della Dr.ssa Amalia Russo dell'Università Suor Orsola Benincasa di NA e dell'Ing.

Mario Carabellese, Commissari del PIO MONTE e docente presso l'Istituto Nautico. È stata tratteggiata con ricordi storici e documentati, tutta la "storia" del Pio MONTE dalla fondazione ai nostri giorni. Una storia da scrivere per ricordare alle nuove generazioni, la bella iniziativa dei nostri avi

"I Profeti della Previdenza"; così definiti dalla Prof.ssa F. Assante.

La Dr.ssa Amalia Russo, ha ricordato la analoga associazione IL MONTE PIO DEI MARINAI DI TORRE DEL GRECO; Appassionato è stato l'intervento del Dr. Giuseppe D'Amato, decano degli armatori napoletani estimatore ed affezionato ai marinai procidani. Con commozione ha ricordato il sequestro delle due navi in Somalia, la SAVINA CAYLYN e la ROSALIA D'AMATO ad opera di pirati per lunghi mesi nel 2011 ed il dramma dei marittimi procidani imbarcati e delle loro famiglie nell'isola.

Sono intervenuto come uno dei decani dei marinai procidani, brevemente ho auspicato una fattiva collaborazione tra il PIO MONTE, le Istituzioni cittadine, l'Istituto Nautico e le realtà associative marinare isolane. Collaborazione da esprimere con entusiasmo e passione; senza entusiasmo non è mai compiuto niente di buono; in ogni attività la passione toglie gran parte delle difficoltà.

Salvatore Scotto Di Santillo

ATENA Nave 4.0, inclusa autonomous ship"

LA SPEZIA .ATENA -La sezione della Spezia e Polo delle Tecnologie del Mare ed Ambiente Marino - Polo DLTM con la collaborazione di Promostudi La Spezia hanno organizzato un Workshop sul tema "Nave 4.0, inclusa autonomous ship" per mercoledì 27 Settembre 2017, alle ore 14.30 presso le Aule del Polo Marconi, Via dei Colli 90, La Spezia
Qualificati rappresentanti di Università, Registri di Classifica e Industria illustreranno alcuni aspetti e prospettive dell'introduzione in ambito navale di quella che è stata chiamata la quarta rivoluzione industriale. Questa trova applicazione in tutte le fasi del processo produttivo come pure nel successivo ciclo di vita della nave. Uno dei frutti di questa rivoluzione è il concetto di nave senza equipaggio, unmanned o autonomous ship, evoluzione estrema nella conduzione navale, che verrà ampiamente discusso in questa sede

Programma

14.30 - INIZIO LAVORI

Saluto ai Convenuti da parte del Presidente di ATENA - Sezione della Spezia: C.Amm. Claudio Boccalatte
Intervento introduttivo del Direttore Scientifico del DLTM: Ing. Luigi Grossi

INTERVENTI (in ordine alfabetico)

ABB - Andrea Crosetti: "ABB Ability: Approccio olistico alla digitalizzazione dell'infrastruttura nave ed il supporto alle operazioni"

MARTEC - Sandro Stefani: "Nave 4.0: più intelligente? certo; unmanned? forse"

RINA - Nico Bruni: "Autonomous and unmanned ships: the classification point of view"

SEASTEMA - Roberto Chiti, Andrea Pecoraro: "L'evoluzione dell'automazione navale verso la conduzione unmanned"

UNIGE-DITEN - Prof. Massimo Figari: "Nave intelligente e nave autonoma"

17.30 - CHIUSURA LAVORI

ATENA Sezione Ligure Piemontese

Alcune importanti NEWS dal PROPELLER CLUB

28/30 Settembre : XV Convention Nazionale organizzata dal Propeller Port of Taras con la collaborazione dei Propeller di Bari e Brindisi:

http://propellerclubs.it/news/Conventions/1131/XV_CONVENTION_NAZIONALE_ (in allegato il relativo c.s.)

20/24 Novembre 2017: Missione ad Hong Kong per visitare l'Asian Logistics & Maritime Conference e la zona franca di Shenzhen con la partecipazione dei Presidenti delle ADSP della Liguria Occidentale, Paolo Emilio Signorini, del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e del Mar Jonio, Sergio Prete.

Per chi fosse interessato la Segreteria Nazionale è a disposizione:

propellerclubs@propellerclubs.it

La prima riunione del nostro anno sociale(Port of Genoa) si terrà MARTEDI' 17 OTTOBRE 2017.

ISA YACHTS PRESENTA EXTRA 76, CAPOSTIPITE DI UNA GAMMA CHE SVILUPPERA' UN NUOVO CONCETTO DI CROCIERA

Volumi eccezionali in rapporto alle dimensioni, comodità assimilabili a quelle di una villa sul mare, bassissimi consumi per una grande autonomia di navigazione e ambienti che favoriscono un contatto diretto con il mare: sono questi gli elementi alla base della nuova gamma EXTRA by ISA Yachts.

La nuova linea di ISA Yachts, disegnata dall'Ing. Francesco Guida, debutta con il modello EXTRA 76, uno yacht di 23 metri che sviluppa un nuovo concetto di crociera, votato al comfort e alla vivibilità degli spazi, per dare agli ospiti la possibilità di vivere a stretto contatto con la natura e in 'feeling' con il mare sia in navigazione sia all'ancora.

EXTRA come "Extra ordinary". Il primo nato della gamma è uno yacht con caratteristiche che si distanziano sensibilmente da quelle ben conosciute degli yacht ISA. Linee inusuali, dimensioni più contenute, un innovativo 'concept di utilizzo': EXTRA 76 è progettato per incontrare le esigenze di chi desidera avvicinarsi al mondo dello yachting, godendo appieno del contatto con la natura in uno spirito di convivialità con i propri ospiti e famigliari.

Già dal profilo della fiancata si nota la personalità distintiva di EXTRA 76: il gioco di contrasti fra le superfici chiare in vetroresina e le vetrate scure a prima vista richiama le linee di uno sport yacht tradizionale rivisitato in chiave moderna, ma un secondo sguardo svela il grande volume a tutta altezza che si sviluppa quasi fino alla ruota di prua. Una soluzione che oltre a stupire conferisce un'eccezionale luminosità naturale al ponte principale e spazi inediti per uno yacht di "soli" 76 piedi.

La vita all'aperto è garantita da spazi esterni generosi, progettati per poter godere del massimo comfort a contatto con la natura. Il pozzetto, che non è esagerato definire beach club come su un megayacht, presenta volumi inconsueti articolati su tre livelli degradanti verso l'acqua: la zona pranzo, con grande tavolo protetto dalla porzione posteriore del flybridge, l'area centrale con ampi divani, tavolo e maxi prendisole, e la spiaggetta di poppa. Il fly deck offre una seconda postazione di pilotaggio, una zona conviviale con divano a C e un enorme prendisole, senza compromettere in alcun modo la linea esterna di EXTRA 76.

Ancona, 15 Settembre 2017

ISA YACHTS Srl

www.isayachts.com

PRESS OFFICE

Studio EffeErre Sas

Gloria Belloni - g.belloni@studioeffeerre.com - Ph. +39 0233001100

LETTERE IN REDAZIONE

L'ORRORE DEL L'ANZIANO NAVIGANTE SULLE NAVI UNMANNED

Tu sai, caro Decio, che, come sempre, alla pubblicazione “ On Line”dei tuoi DL NEWS (in questo caso il n.35) mi accingo a scrivere una mia analisi personale sul contenuto di ciò che hanno scritto una parte dei tuoi affezionati collaboratori. Ti giuro, Decio, che questa volta mi trovo un po’ in difficoltà ad esprimere un giudizio sia esso a favore o contro di ciò che è stato scritto. Si parla molto della ventilata possibilità che navi come le portacointers, o tankers o altre unità ancora siano in grado di navigare in piena autonomia da un porto all’altro senza l’ombra di un equipaggio od al massimo solo alcuni super esperti che possano agire in caso di massima emergenza. Sì, caro Decio, in passato abbiamo già vissuto tempi (vedi rivoluzione industriale) in cui nelle fabbriche, e nei luoghi di produzione, la macchina ha sostituito l’uomo, ed anche attualmente ove la tecnologia progetta e realizza “ Robot” che già sostituiscono l’uomo, per cui dovrei fare l’indifferente nel caso di “ Unmanned vessels” ? No, non ci riesco...forse perché avendo navigato in gioventù ricordo che su motonavi di circa 10.000 tons lordi quali ad esempio la M/n Donatella Parodi o M/n Ninny Figari) c’era un equipaggio di 35 persone di cui 11 uff.li, 6 sottuff.li e 18 comuni per cui una nave da carico dava da mangiare a ben 35 famiglie, per cui sentire ora che si voglia far navigare una portacontainer senza equipaggio, vedi “ Unmanned Vessel” mi lascia allibito. Tu no? Forse la legge del profitto a tutti i costi, ci riduce a ciò?. Mi si dirà che debbo adeguarmi ai tempi... forse...ma penso pure che con queste avvisaglie gli allievi ed i marittimi in generale in attesa d’imbarco cosa potranno sperare?

Ugo Doderò

AIUTIAMO NINO BENVENUTI A REALIZZARE IL SUO SOGNO

Riceviamo e pubblichiamo

Cari soci e amici del Comitato 10 Febbraio,

Vi invio in allegato la lettera che ci ha inviato Nino Benvenuti, per chiedere l'aiuto di tutti in un suo nuovo ambizioso progetto.

Nino è, come tutti sappiamo, un grandissimo atleta, che ha portato la bandiera italiana sui podi più alti del mondo. Quello che ancora non tutti sanno è che Nino Benvenuti è istriano: nato a Isola d'Istria, anche lui ha vissuto la tragedia dell'esodo dalla propria terra, traendo da essa la forza e la determinazione che lo ha portato a sventolare con orgoglio il tricolore in tutte le sue grandi, emozionanti vittorie.

Alla soglia dei suoi 80 anni Nino vuole realizzare un cortometraggio per raccontare la sua vita, a partire soprattutto dalla sua terra di origine, la sua e nostra amata Istria dove ha lasciato casa, ricordi, gioventù pur di rimanere italiano.

Per realizzare questo cortometraggio, Nino chiede l'aiuto degli esuli e di tutti noi, che - nati spesso lontano da quelle terre - sentiamo in quanto italiani di essere intimamente legati a questa storia. Per aiutarlo, è stata realizzata una pagina internet (<https://www.eppela.com/it/projects/15904-nino-benvenuti-un-cuore-oltre-il-ring>), attraverso la quale è possibile effettuare una donazione: è sufficiente donare anche solo 5€, per contribuire direttamente alla realizzazione di questo cortometraggio, che aiuterà Nino a raccontare che dall'altra parte dell'Adriatico ci sono città che hanno dato i natali a grandi Italiani. Vi invito pertanto a leggere la lettera che vi mando in allegato, e ad aiutarci - ognuno per quanto potrà - a realizzare il sogno di questo nostro grande compatriota.

Cordiali saluti

Michele Pigliucci +39.339.8224392 Presidente nazionale del "Comitato 10 Febbraio"
www.10febbraio.it

CULTURA E NATURA Giornate Europee del Patrimonio

Parco Naturale di Portofino- Semafori napoleonici e batterie costiere

CAMOGLI. Il Museo Marinaro “Gio Bono Ferrari”, con il patrocinio dell’Amministrazione Comunale, partecipa anche quest’anno alle “Giornate Europee del Patrimonio”, indette ogni anno dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con la presentazione di una conferenza dal titolo “Parco Naturale di Portofino - Semafori napoleonici e batterie costiere”, che si è svolta sabato 23 settembre 2017 alle ore 17.00.

Le Giornate Europee del Patrimonio (GEP) sono una manifestazione promossa dal Consiglio d’Europa e dalla Commissione Europea nell’intento di potenziare e favorire il dialogo e lo scambio in ambito culturale tra le Nazioni europee. Si tratta di un’occasione di straordinaria importanza per riaffermare il ruolo centrale della cultura nelle dinamiche della società italiana.

Il tema scelto dal Consiglio d’Europa per l’edizione di quest’anno è “Cultura e Natura”, argomento di grande attualità che permette di approfondire in modo critico il rapporto fra uomo e natura e l’interazione dell’uomo con l’ambiente che lo circonda, in un ampio arco cronologico.

Il Parco di Portofino preserva e tutela la straordinaria bellezza del territorio (flora, fauna, cultura e paesaggio) e le sue tradizioni, mantiene fruibili 80 km. di sentieri e rende visitabili alcuni siti di particolare interesse storico e culturale, recuperati e restaurati.

Nel nostro incontro cureremo con particolare attenzione il semaforo Napoleonico - Semaforo Vecchio - e il successivo Semaforo Nuovo, che anziché deturpare un paesaggio incontaminato sono stati trasformati in rifugi di particolare interesse e attrazione per i numerosi turisti. Inoltre la batteria, costruita durante l’ultima guerra per difendere da attacchi navali dal porto di Genova, è diventata uno splendido belvedere su paesaggi mozzafiato.

Relatori della manifestazione il dott. Gianfranco Coari, autore del libro “BUNKER DELLA GUERRA SUL MONTE DI PORTOFINO”, profondo conoscitore della materia, per aver avuto accesso agli archivi militari sia italiani che tedeschi, e il Capitano Riccardo Buelli, cultore di storia locale, autore del libro “IL SENTIERO DEI TUBI NEL PROMONTORIO DI PORTOFINO”, che del nostro promontorio conosce ogni più recondito anfratto, non solo per studio ma per amore vero e incondizionato.

Bruno Sacella

○*○*○*○*○*○*○

Marineria dell'800

Gente di mare : Il Mozzo (Seconda parte)

La triste storia di quel “Caruso” che si fece “mozzo” sognando la libertà di Tobia Costagliola

Quella che segue è la storia di un giovane mozzo dai capelli rossi, leggermente claudicante, con una spalla più bassa dell'altra, magro ma muscoloso, silenzioso, dall'aspetto fiero e indisponente nell'apparenza. A soli 14 anni, aveva al suo attivo già 5 anni di duro lavoro nelle zolfare e sulla banchina di Porto Empedocle dove, con la sua cesta riusciva a trasportare 35/40 chili di zolfo per volta, salendo in equilibrio precario su una tavola di ponte ondeggiante per raggiungere le boccaporte dei bastimenti. Si trattava di uno dei “carusi” siciliani (vedasi nota storica) così tristemente famosi come vedremo in seguito. Si chiamava Domenico Catanese ed era conosciuto col nome di Minicucciu. La sua descrizione mi sembra evocare la figura di Rosso Malpelo così come rappresentata da Giovanni Verga nella omonima novella. Minicucciu imbarcò, nel mese di ottobre del 1893, in qualità di mozzo, sul brigantino a palo IOTA, iscritto nel Compartimento Marittimo di Napoli. Era il terzo approdo che lo IOTA faceva a Porto Empedocle durante il '93. Minicucciu, già nei precedenti approdi, aveva segretamente manifestato a qualche marinaio il suo desiderio di imbarcarsi su quel bastimento in cui vedeva la libertà, la fuga dalla miseria, dai maltrattamenti e dalla schiavitù delle zolfare. Quel ragazzo suscitava tanta pietà e tanta ammirazione che era riuscito a sensibilizzare l'equipaggio dello IOTA fino al punto di raggiungere un accordo con la sua famiglia per il “riscatto” dal “contratto” che i genitori avevano con il suo “padrone”. Tutto l'equipaggio, aveva gradualmente maturato l'idea di tassarsi, chi di 10, chi di 15 lire, per raggiungere la cifra di 200 lire. Riuscirono a convincere il comandante e finalmente l'operazione riuscì anche perché “il padrone” mal sopportava quel giovane rissoso e indisponente. La paga mensile del mozzo era allora di circa 60 lire e i genitori diedero il consenso all'imbarco con l'impegno che Minicucciu avrebbe rimborsato col suo mensile il prezioso riscatto. Incredibile ma vero. Dopo anni di maltrattamenti, privazioni, fame ed ogni sorta di ingiustizia, il giovane mozzo si sentiva come rinato. Non riusciva a crederci. Sembrava soltanto un sogno e, invece, si trattava di una nuova realtà. Si trovava in un ambiente amico. Il nuovo lavoro sembrava quasi un gioco al confronto di quello che aveva lasciato.

Ora Minicucciu si sentiva veramente in un'altra dimensione e poteva dire di avere finalmente un roseo futuro davanti a sé. Avrebbe imparato un nuovo mestiere, sarebbe diventato un uomo normale come tutti i marinai di quel bastimento. Sarebbe stato il sostegno della sua famiglia e chissà, più avanti, avrebbe, potuto anche pensare a crearsi una propria famiglia. Speranze, propositi, progetti, ottimismo, nuove opportunità, che fino ad allora la vita gli aveva negato e che ora, all'improvviso, come per miracolo, poteva stringere nel suo pugno. Malauguratamente, la soddisfazione dell'equipaggio, l'ottimismo e la speranza di una vita migliore di Minicucciu e dei suoi genitori non durarono molto a lungo.

Il giovane mozzo non fece più ritorno a casa. Diventò presto simbolo e memoria di un avvenimento ancora oggi ricordato, non a Napoli o a Procida, ma in Cornovaglia, la terra del leggendario Re Artù. Nell'itinerario dei turisti che visitano oggi i luoghi legati alla leggenda di Re Artù è inclusa anche la visita alla tomba di Domenico Catanese nel cimitero di Tintagel.

Il naufragio del brig. Iota

Quella che segue è la ricostruzione della cronaca del naufragio del brigantino IOTA,

brigantino a palo costruito nel 1866 a Bideford (UK) , appartenente all'armatore procidano Andrea Mazzella di Bosco e comandato dal fratello Vincenzo. A Porto Empedocle aveva caricato circa 900 tonnellate di zolfo destinate a Bristol. Dopo la discarica era approdato a Swansea da dove era partito, il pomeriggio del 19 dicembre 1893, con un carico di circa 1000 tonnellate di carbone destinato a Castellammare di Stabia. Appena lasciato il porto, il bastimento incontrò fortissimi venti occidentali e forte moto ondoso. Superato il canale di Bristol, durante la notte, era passato a levante dell'isola di Lundy facendo rotta per il faro di Bishop Rock (isole Scilly) storico punto nodale per tutte le rotte atlantiche. La rotta tracciata prevedeva una distanza minima dalla costa della Cornovaglia di circa 10 miglia. Tuttavia le proibitive condizioni del vento e del mare avevano costretto il Comandante a ridurre la velatura ed a frequenti cambi di rotta per poter meglio "tenere il mare" e tenersi a distanza di sicurezza dalla costa. Ciò nonostante, verso mezzogiorno del 20 dicembre, al centro di una indescrivibile tempesta, lo IOTA si trovò in vista della costa inglese verso cui vento e mare lo avevano fatto pericolosamente "scarrocciare".

Il bastimento si trovava a circa tre miglia dalla costa di Bostcastle flagellata dal vento e da altissimi marosi. Bostcastle era un piccolo villaggio della costa settentrionale della Cornovaglia. Verso Sud, a circa 4 miglia, si ergeva il promontorio del Great Lye Rock poco distante dal castello di Tintagel dove, secondo la leggenda, nacque re Artù.

La cronaca locale racconta che un messaggero a cavallo era giunto al galoppo a Bostcastle con la notizia che un grossa nave era in difficoltà nel mare in tempesta e si avvicinava troppo pericolosamente al litorale. Tali avvenimenti non erano rari lungo quelle coste, soprattutto d'inverno e, prevedendo un imminente naufragio, molte persone si avviarono precipitosamente verso la costa pronte ad intervenire in soccorso dell'equipaggio. Si trattava prevalentemente delle organizzazioni di salvataggio già attive in quell'epoca e che coprivano tutta la costa compresa tra Port Isaac e Bostcastle. La gente seguiva, correndo sulle alture lungo la costa, l'inarrestabile percorso di quel bastimento diretto ineluttabilmente verso gli scogli di Bossinery Cove. Verso le ore quattro pomeridiane la corsa di quel veliero dalle vele in brandelli, senza governo e simile ad un gigantesco corpo morto, si arresta definitivamente. Tra lo spumeggiare delle gigantesche onde ed il turbinio del forte vento , lo IOTA era andato a schiantarsi sul Great Lye Rock tristemente noto per numerosi naufragi. Il gigantesco "faraglione" spaccato a metà si ergeva sul mare completamente inaccessibile dai dirupi della costa per la violenza dei flutti che, incessanti, ne scuotevano la base.

Il brigantino si era incastrato tra i due "pinnacoli" dello scoglio emergendo completamente fuori dall'acqua tra il flusso e riflusso delle onde. Dalle alture poco distanti la gente assistette impotente ai disperati tentativi degli uomini dell'equipaggio di lasciare il bastimento che rischiava di spaccarsi a metà da un momento all'altro. Due marinai, nel tentativo di saltare sugli alti scogli, caddero malamente sottovento finendo sotto la carena del brigantino in bilico tra scogli e mare. Il mozzo quattordicenne, Domenico Catanese, che si trovava dal lato di sopravvento, mentre cercava di seguire gli altri, fu spazzato via da una gigantesca onda e scaraventato malamente sugli scogli. Un coro di grida accompagnò da terra quel corpo visibilmente sfracellato e ormai senza vita che scompariva nel turbinio della risacca. Due marinai riuscirono a raggiungere la sommità di Lye Rock ma, sebbene da terra fosse stato lanciata una sagola verso di loro, non furono in grado di afferrarla. Incuranti del temporale e del rapido sopraggiungere del buio, alcuni componenti di una delle squadre di salvataggio, con grave rischio, si calarono giù dalla scogliera, mentre il riflusso dell'onda si ritirava dalla sabbia, e scalarono il pinnacolo dopo essere riusciti ad imbracare i due marinai caduti. Fu poi velocemente organizzata una teleferica con cavi e sagole lanciate da terra e sei marinai, incluso il comandante, furono trasferiti in salvo afferrati "al volo" dai solerti soccorritori. Nel frattempo, altri sette sopravvissuti furono individuati 100 piedi sotto il dirupo dal lato del mare. Iniziò, allora, una ulteriore coraggiosa e rischiosa operazione di salvataggio.

Il capo delle guardie costiere, Charles Hambly, si fece calare giù per le pareti del dirupo e, stando su una stretta sporgenza, schiaffeggiato continuamente dal vento e dal turbinio di spruzzi, assicurò un cavo di salvataggio attorno ad ognuno degli italiani che, a turno, furono issati al sicuro sulla sommità della costa. Sopraggiunta la notte, non fu più possibile continuare le ricerche per il recupero del corpo del povero mozzo. Il giorno successivo, il corpo senza vita del giovanetto fu avvistato incastrato tra gli scogli e fu recuperato non senza difficoltà sotto lo sguardo di una mesta folla sopraggiunta dai vicini villaggi. Assisterono al recupero del corpo il comandante ed alcuni dei sopravvissuti. L'equipaggio dello IOTA era stato salvato da soli quattro uomini, provenienti da Tintagel, guidati da Charles Hambly che aveva al suo attivo tanti salvataggi di vite umane ed aveva già ricevuto varie medaglie di riconoscimento. In questa occasione gli fu data una prestigiosa pergamena commemorativa. Successivamente, Charles Hambly ed i suoi uomini ricevettero, ciascuno, una medaglia d'argento da parte di una rappresentanza consolare italiana. Nel frattempo il corpo dello sfortunato Minicucci, dopo solenni funerali, come se fosse un membro di quella comunità, fu sepolto nel ventoso cimitero della chiesa parrocchiale di St.Materiana a Tintagel. Il colore rosso dei suoi capelli lo accomunava a molti giovanetti di quel villaggio.

Il naufragio ed il salvataggio suscitarono grande emozione nelle popolazioni di quelle contrade della Cornovaglia. Era ancora vivo tra loro il ricordo di un altro tragico naufragio, nel 1886, di un brigantino inglese, il SARAH ANDERSON, della stessa portata dello IOTA, che si schiantò sugli scogli senza alcun superstite. Tutto l'equipaggio di 15 persone perì nel naufragio.

Nel 1897 il poeta Joseph Brown raccontò, in versi, la storia del naufragio, della triste morte del giovane Domenico e dell'eroismo dei salvatori. Il titolo della breve ode fu "Musings on Tintagel and its Heroes". La tomba del piccolo mozzo Domenico Catanese è, ancora oggi, meta di numerosi visitatori. È ben tenuta e si distingue con una croce di legno ed un salvagente anulare su cui si legge: << Catanese Domenico. Age 14. IOTA, Napoli 1893 >> (Gli inglesi avevano trascritto male il cognome). Poco distante c'è un'altra tomba. Vi fu sepolto, anni dopo, l'eroe Charles Hambly che nulla potette fare per salvare il piccolo Domenico.

Nota storica: lo sfruttamento dei " carusi " fino alla metà del '900

Ho scritto sopra dell'inferno in cui viveva la categoria dei mozzi sui bastimenti. Ma non avevo considerato un altro inferno ben peggiore, a terra, che ho riscoperto durante le mie ricerche. Si tratta dell'inferno delle zolfare siciliane tristemente note fin dal 1700, per lo sfruttamento del lavoro minorile e durato per oltre due secoli, fino alla metà del '900. Con il termine "carusi" venivano indicati, in Sicilia, genericamente, i ragazzi. Secondo l'età venivano definiti "picciriddi" i bambini da 0 a circa 5 anni, "carusi" ragazzi da 6 a 14 anni circa e "picciotti", i giovani da 15 a 21 anni circa. "Carusu" deriva dal greco "Kouros" che significa "ragazzo" o, se vogliamo risalire soltanto ai latini, deriva dall'espressione "carens usu" che significa mancante di esperienza. Sarebbe troppo riduttivo limitarsi alla semplice etimologia della parola "carusi" che per due secoli ha indicato, invece, soltanto i bambini e i ragazzi costretti dalla miseria delle loro famiglie a lavorare nelle miniere di zolfo siciliane. Il termine, molto più realisticamente, può dirsi sia derivato dalla consuetudine di rasare completamente la testa di questi giovanissimi lavoratori, probabilmente per i motivi igienici conseguenti alle condizioni di estrema sporcizia esistenti nelle miniere.

Riporto qui di seguito lo stralcio di un prezioso saggio pubblicato nel 2015 da Ugo Passinisi : << C'è da dire che, anche secondo la legislazione del tempo (fine '800, metà 900), era illegale impiegare nel lavoro manuale un minore di 12 anni in quanto la legge stabiliva, già allora, che la scuola dovesse essere obbligatoria per i bambini fino alla terza classe elementare. Tuttavia, questa disposizione veniva largamente disattesa a causa della miseria nella quale vivevano le

famiglie contadine che costringeva tutti al lavoro nei campi fin dalla più giovane età, come è dimostrato dal fatto che l'analfabetismo raggiungeva, particolarmente nelle campagne, percentuali altissime, assai vicine al 100%. Del resto, le autorità governative dell'epoca si preoccupavano di tutto fuorché di farla rispettare, attente com'erano a non venire in conflitto con gli interessi economici della grassa borghesia costituita dai proprietari terrieri, da cui erano lautamente foraggiate, che traeva lautissimi guadagni dallo sfruttamento del lavoro minorile. Per lo stesso motivo nessun controllo veniva esercitato sulle condizioni di lavoro nelle miniere che erano durissime, addirittura inaccettabili secondo gli standard odierni di sicurezza, mentre il rispetto dei diritti umani, dell'infanzia e dei lavoratori, erano pressoché inesistenti. L'orario di lavoro, infatti, poteva arrivare anche a sedici ore giornaliere, e i ragazzi subivano abitualmente maltrattamenti e punizioni corporali se accusati di mancanze di qualsiasi genere o di scarso rendimento senza che alcuno avesse il potere di intervenire in loro difesa. Ai genitori dei ragazzi arruolati come manovalanza nelle miniere veniva corrisposto un pagamento anticipato, che poteva variare da 100 a 200 lire, chiamato "soccorsino morto". In pratica si trattava di un vero e proprio prezzo di compravendita poiché la paga dei carusi era di pochi centesimi al giorno dalla quale veniva dedotto il costo del vitto fornito dal picconiere alle cui dirette dipendenze i carusi lavoravano, chiamato "spesa", spesso costituito da alimenti di pessima qualità, o addirittura di solo pane, fornito inoltre ad un prezzo esoso. Ai genitori dei ragazzi era quindi praticamente preclusa ogni possibilità di riscatto dei propri figli che divenivano, di fatto, proprietà esclusiva del picconiere che li aveva acquistati e che poteva disporre di loro a suo piacimento. [...]Le condizioni di vita dei carusi hanno trovato larga eco nel passato nella letteratura siciliana.

Le descrive ampiamente Giovanni Verga nel racconto "Rosso Malpelo e ne parla Luigi Pirandello nella sua novella "Ciaula scopre la luna" >>[...] Ancora qualche ulteriore dettaglio a completamento dell'inverosimile "quadro":

Il duro e malsano lavoro della zolfara rovinava irrimediabilmente la salute dei minatori, specie dei "carusi", che, essendo costretti ancora in tenera età a portare pesi considerevoli, presentavano assai spesso uno sviluppo fisico inadeguato alla loro età. Quasi tutti i "carusi" avevano una spalla più bassa dell'altra e la zona della testa, dove veniva appoggiato il carico, era priva di capelli.

Lo sfruttamento dei carusi nelle zolfare e sulle banchine siciliane durò, purtroppo, fino alla metà del '900. Ugo Passinisi riferisce, nel suo saggio :

<< Dai verbali dei processi degli anni '50 contro lo sfruttamento minorile, segnatamente di quello celebrato a Lercara in cui era imputato un certo Ferrara, proprietario di miniere della zona, emerge un quadro terrificante di abusi e di violenze, un vero girone dantesco di dannati. Naturalmente in questo processo tutti gli imputati si proclamarono innocenti attribuendo le accuse di malversazioni e di comportamenti illegali alle calunnie dei sindacalisti comunisti o a speculazioni politiche: inutile difesa, smentita dalle dettagliate testimonianze dei carusi e da ben 65 perizie mediche ordinate dal Tribunale a un collegio di medici palermitani >>.

Ultime malinconiche riflessioni.

Il povero Minicucciu rappresentò un caso più unico che raro. Aveva avuto la fortuna di "spezzare" la catena del "soccorsino morto" con l'aiuto dello straordinario equipaggio procidano il cui interessamento aveva indotto il suo "padrone" a mollare la presa anche per non creare una inevitabile pericolosa pubblicità sulle vicende dei "carusi". Ma il "roseo e migliore futuro" guadagnato con la sua liberazione si è infranto tragicamente sugli scogli della lontana Cornovaglia.

Il piccolo Minicucciu riposa ora nella terra di re Artù di cui lui non aveva mai sentito parlare. Possiamo immaginare che altri suoi coetanei più fortunati, mentre lui lavorava come una bestia respirando l'aria malsana delle zolfare o imparava a reggersi in piedi sul ponte del bastimento

tra rollio e beccheggio, leggevano nelle loro comode case o in una scuola la cui soglia non aveva mai varcato, le leggendarie imprese di re Artù e dei Cavalieri della Tavola Rotonda. Eppure tutto ciò non era nulla di straordinario : faceva parte di quella vita normale e di quella adolescenza che a un “ caruso”, prima e un “mozzo”, poi, era stata negata.

Tobia Costagliola

LIBRI E LETTURE

Fascisti sul mare, la Marina e gli Ammiragli di Mussolini

Riceviamo da: sissco@simplelists.com [mailto:sissco@simplelists.com] per conto di FABIO DE NINNO

Oggetto: [Sissco] Fascisti sul mare, La Marina e gli Ammiragli di Mussolini

Esce oggi, per l'editore Laterza, il mio secondo volume, dedicato alla marina negli anni del fascismo: Fascisti sul mare la marina e gli ammiragli di Mussolini.

In breve

Dopo la vittoria nella Grande Guerra, per vent'anni gli ammiragli della Regia Marina coltivarono il sogno di costruire una flotta abbastanza potente da dominare il Mediterraneo.

Il fascismo diede loro l'illusione di poter realizzare questo progetto. Attraverso questa via, l'istituzione navale rischiò di sottomettersi alla logica totalitaria del regime.

Finora la Marina italiana ha sempre orgogliosamente rivendicato la propria natura 'regia', indipendente e autonoma rispetto al fascismo e alla sua politica. Il libro dimostra come gli ammiragli costruirono con Mussolini e con il regime una relazione strettissima che arrivò a determinare scelte decisive negli anni precedenti lo scoppio della Seconda guerra

mondiale. Fascismo e Marina furono più vicini di quanto sinora si fosse pensato e fu attraverso il loro legame che si preparò il terreno per la sconfitta dell'Italia sul mare, quando l'Europa fu trascinata nuovamente nella spirale della guerra. Questa è la storia di come quel sogno nacque, di come si sviluppò nei venti anni della dittatura e di come fallì nei primi mesi della Seconda guerra mondiale.

Per chi volesse leggere le pagine introduttive:

https://www.academia.edu/34626181/Fabio_De_Ninno_Fascisti_sul_mare_La_Marina_e_gli_Ammiragli_di_Mussolini_Laterza_Roma-Bari_2017

Fabio De Ninno

IRACCONTI DAL VERO

Let us dream
(di Ugo Dodero)

Confesso: da quando ti conosco sogno più spesso e più volentieri. Certo ci sarà una ragione nel mio inconscio, un desiderio latente che ciò accada e, alla sera quando mi corico, sono già in attesa di venir rapito da un sogno e che questo sogno mi porti da te come compagna di viaggio, ovunque non importa dove, in una nuova avventura, in un qualcosa d'irreale, di romantico.

Mi è nuovamente successo l'altra notte: sono andato a letto verso le 23 dopo aver stancamente guardato un po' di T.V. spazzatura...ero stanco, in più lo sai studio sempre lingue straniere – il mio solito hobby - ma penso tu mi conosca a sufficienza....quando devo fare una cosa...beh, in me scatta l'imperativo: “ you must do that” !

Mi sono addormentato presto ...e come mi succede sempre nei sogni da quando ti conosco, ci siamo trovati quasi per magia entrambi su di una banchina del porto di Portsmouth- Inghilterra del sud- ove il “ postale “ “ England's Pride” ci attendeva per portarci all' isola di Sant'Elena-ove morì Napoleone , un'isola ancora adesso protettorato di Sua Maestà Britannica.

Esistono ancora in giro nei mari del mondo le navi cosiddette “postali” in questo caso l' England's Pride che collega il Regno Unito con Sant'Elena e poi il Sud Africa che, pur essendo indipendente, fa pur sempre parte del Commonwealth.

La partenza era prevista per le 20.00 ora locale e, pertanto, essendo le 16.00 avevamo ancora tempo, ma ci siamo comunque avvicinati allo scalandrone per imbarcarci anzitempo. La nave era un po' vecchiotta ma il suo aspetto, gli Ufficiali tutti in divisa bianca, i marinai con le magliette a striscie colorate, la bandiera dell' “ Union Jack “ a poppa, tutto denotava la passata gloria della potenza marinara della vecchia “ Albione”.

Alla sommità dello scalandrone ci accolse un allievo del Commissario che ci accompagnò alla nostra cabina, la n. 35. La nave poteva ospitare al massimo 50 passeggeri in cabine tutte eguali, tutte alquanto spartane, ma dotate dei comforts essenziali. Un piccolo garage poteva contenere al massimo dieci auto di media dimensione.

Ci siamo sistemati in cabina e ci siamo cambiati d'abito , felici comunque che a bordo , tra i passeggeri, non v'era alcuna intenzione di pavoneggiarsi con “ dinner jackets “, tutta gente molto semplice.

Era notte e la nave diventò un piccolo punto illuminato nell'oscurità.

Ci trovammo soli affacciati alla murata della nave sul ponte passeggeri, teneramente abbracciati, felici di assaporare quei momenti insperati....

La frenesia di provare qualcosa di più intimo, di più coinvolgente....ci portò subito nella cabina n. 35. Ci disturbò il bussare alla porta di un cameriere indiano,che, in un perfetto inglese ,ci augurò la buona notte, e ci chiese, con cortesia estremamente professionale, se avevamo bisogno di qualcosa.

Rispondemmo di no, ovviamente.

L'ambiente di bordo era piuttosto formale : il carattere riservato, tipico anglo-sassone degli Ufficiali chiudeva ogni eventuale contatto verbale, lo stesso dicasi per i passeggeri quasi tutti inglesi. V'era solo il Commissario, che, pur se inglese, ma con madre francese e padre portoghese, era più disponibile a dei colloqui

Pochi giorni di sogno prima di arrivare a Sant'Elena. Giorni meravigliosi con un mare quasi sempre tranquillo, notti piene di stelle...

E noi sempre immersi in un torpore quasi estatico, quasi timorosi di svegliarsi da un piacevole letargo, come se l' “ Eden “ avesse stabilito la sua dimora sull' “ England's Pride “.

Arrivammo a Sant' Elena. Dopo aver attraccato alla banchina del piccolo porto, e dopo aver predisposto un programma di visite e di “ shopping “ nel piccolo Protettorato.....un'odiosa sveglia mi ha riportato alla vita di tutti i giorni, al solito uggioso “ tran-tran”, all'eterna voglia di eclissarsi, al chiudersi in se stessi...ma il ricordo di noi, del mio sogno...sarà sempre vivido e costante.

Al prossimo " Let us dream " !!
Ugo Doderò

oo*o*o*o*o*o*o*oo

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da Port Said alle Langhe

Era l'anno 1964. Mi trovavo in vacanza in un paese delle Langhe. Una mattina vennero ad avvisarmi che c'era una telefonata per me al posto pubblico. Mi avviai alla cabina del telefono che si trovava nell'unico negozio del paese. Era un negozio molto particolare, tipico dei paesi di allora, dove si vendeva di tutto, dalle sigarette ai salumi, dal sapone alle robiole, un tipo di negozio di cui ho nostalgia, anche se il salame e i formaggi sapevano di tabacco e solo la gorgonzola forte di per sé, riusciva a mantenere intatto il suo odore senza contaminazioni. La titolare chiamò il centralino dicendo che ero lì in attesa della chiamata. Le dissero che l'attesa poteva essere lunga perchè la telefonata veniva dall'Egitto, precisamente da Port Said. Ed era da lì infatti che mio marito, imbarcato su una nave dell'armatore Fassio, mi stava chiamando. L'attesa fu lunga, proprio lunga. Fui fatta accomodare in casa: dal negozio si entrava direttamente nella cucina della proprietaria.. Ogni volta che suonava il telefono sentivo un certo batticuore, seguito però, immancabilmente, da una delusione: non era mai la telefonata che attendevo. Mi fecero restare anche a pranzo, finchè, nel tardo pomeriggio, giunse la telefonata tanto attesa. Questo è l'antefatto. La domenica successiva a messa il Parroco fece un bel sermone, spiegando il Vangelo e alla fine disse che il progresso aveva creato opportunità stupefacenti tanto che una persona in vacanza lì si era collegata telefonicamente "addirittura" con l'Egitto. Allora, come oggi, in un paese così piccolo ci si conosceva tutti e si sapevano i fatti di tutti, cosicchè vidi gli occhi dei fedeli presenti puntati su di me. Io mi alzai lentamente dalla panca dove ero seduta ed accennai ad un inchino come quello di una primadonna verso il pubblico. Ancora oggi penso che il Parroco non se ne sia accorto. Erano altri tempi e certe intemperanze in chiesa non sarebbero state perdonate.

Carla Mangini

F I N E