

NUMERO SPECIALE DI STORIA E SHIPPING IN...
DIRETTA

CONTROPLANCIA
di Massimo Granieri

BAN DELLE DOGANE CINESI ALLE IMPORTAZIONI
DI CARBONE/ UNA VISTA DEL MERCATO MONDIALE

Un'altra settimana definita brutale dalla maggior parte degli operatori del mercato delle capesize con noli crollati su tutte le rotte. Un periodo nero iniziato con il deragliamento di un convoglio di 268 carri ferroviari con 35.000 tonnellate di minerale di ferro proveniente dalle miniere di Pilbara (di proprietà del gigante minerario BHP Billiton) diretto verso il terminale d'imbarco di Port Hedland in Australia. La rete ferroviaria completamente distrutta verrà molto probabilmente ripristinata a tempo di record ma il vuoto di domanda così creato ha lasciato gli armatori con "barche pronte" (tonnellaggio disponibile in breve tempo) nelle mani dei rimanenti noleggiatori che con i pochi carichi disponibili sono riusciti a spuntare noli al ribasso. Stessa situazione anche in Atlantico con volumi ridotti e noli in discesa dove i pochi nuovi carichi si limitano a quelli brasiliani e la rotta standard Tubarao/Qingdao è scesa a 16 dollari/tonn mentre la West Australia/China ha toccato i 6.75 dollari/tonn.

Piuttosto monotono anche il mercato delle Panamax con un Pacifico sotto pressione sempre a causa di un eccesso di stiva, in particolare di navi "spot" e armatori forzati ad accettare noli in discesa pur di trovare impiego. Sempre sostenute comunque le importazioni di carbone da parte dell'India dall'Australia, Indonesia e Sud Africa. Noli in leggera flessione anche per le rotte del grano sud americano soprattutto per gli imbarchi di novembre anche in questo caso a causa di un eccesso di stiva disponibile, sebbene i volumi venduti soprattutto verso l'Asia e Oriente rimangono sostenuti a compensazione delle esportazioni di grano americano verso la Cina quasi inesistenti compromesse dalla guerra dei dazi tra le due superpotenze .

Non diversa la situazione anche per le portate minori Ultramax, Supramax e Handy con rotte atlantiche di segno negativo anche se una maggiore attività in

golfo USA potrebbe preludere ad una possibile ripresa. Per tutti i settori molto limitata l'attività del noleggio a tempo ridotta ad alcuni fissati conclusi per breve periodo.

Il momento negativo non attenua in ogni caso le aspettative degli operatori che auspicano per i prossimi due mesi l'attesa "rush" di fine anno e il rialzo dei noli a conclusione di periodo in cui il settore del trasporto delle rinfuse secche ha fatto registrare livelli di nolo mai visti da 7 anni a questa parte. Se il 2017 è stato l'inizio della ripresa nel 2018 si sta passando da un mercato sempre meno "volatile" a uno sempre più ricco di "fondamentali robusti" condizione necessaria per raggiungere profitti operativi stabili.

Se l'equazione domanda/offerta permette di determinare la tendenza del mercato si può affermare che il settore del dry cargo è in fase di correzione della traiettoria anche se la realtà è decisamente più complessa e sono molteplici i fattori che contribuiscono al risultato finale. In un mondo che si muove velocemente e tende all'instabilità le cose possono sempre cambiare repentinamente. Nuove tecnologie, nuovi regolamenti, nuovi players sono giusto alcune delle tante variabili che possono modificare il terreno di gioco, creare nuove sensibilità e asimmetrie di mercato. Tutto sommato gli ordini di plancia rimangono sempre gli stessi: "accettare la sfida e stare pronti a possibili cambiamenti di rotta" perchè ancora nuove interessanti opportunità potrebbero apparire all'orizzonte nei prossimi anni.

Nel frattempo nel mondo dello shipping succede che ... il ban delle dogane cinesi alle importazioni di carbone

- La Cina rilancia l'attività mineraria e promuove un piano d'investimenti per circa un miliardo e mezzo di dollari per incentivare l'industria estrattiva della provincia nord occidentale di Shaanxi.

La Cina e le importazioni di materie prime è una "never ending story" con un governo cinese che prima annuncia di voler chiudere le miniere domestiche improduttive e obsolete legandosi alle importazioni di carbone e minerali e pochi mesi dopo dichiara l'esatto contrario..

A conferma di quanto sopra al momento dell'andare in macchina un comunicato dal nostro ufficio di Pechino annuncia l'inaspettata decisione da parte delle dogane cinesi di interdire le importazioni di carbone nei porti meridionali cinesi e cancellare i contratti di vendita già in essere.

Una decisione grave e immotivata che preoccupa operatori commerciali, armatori e che potrebbe avere lo scopo di mettere sotto pressione il prezzo del carbone indonesiano che dopo questa notizia è iniziato rapidamente a scendere dagli iniziali 37 dollari/tonnellata di fine ottobre agli attuali 32.50 usd/t. ...ancora presto per giudicare, staremo a vedere...

- Theran scrive all'IMO denunciando l'illegalità dell'embargo USA contro l'Iran che colpisce anche l'armamento di bandiera. La settimana scorsa infatti in una lettera dell'ambasciatore iraniano in Inghilterra consegnata all'ufficio

IMO di Londra si rivendica “ la unilaterale imposizione americana verso le navi iraniane che viola le normative marittime internazionali e mette in pericolo la sicurezza marittima”

La lista di sanzioni promosse dal Dipartimento del Tesoro americano include tra l'altro 200 nomi e navi tra piu di 700 possibili target iraniani o riconducibili all'Iran.

Una brutta notizia per il mondo occidentale che aveva iniziato a dialogare costruttivamente con questa nazione che dopo anni di segregazione e oscurantismo si è proposta in una nuova veste intenzionata ad emergere e stabilire nuovi rapporti economici e culturali. Poteva essere una possibile buona opportunità anche per i trasporti marittimi..

- Lo sapevate che nell'ambito del nuovo regolamento MARPOL Annex VI è contemplato che le nazioni firmatarie di tale documento debbano informare l'IMO circa l'effettiva disponibilità di bunker conforme a tale normative presso i loro porti? Non e' propriamente sancito ma all'interno di tale meccanismo una tale richiesta potrebbe starci . In proposito su proposta liberiana nell'ambito della 73esima sessione dell'IMO IMO's Marine Environment Protection Committee si è discusso infatti circa una normativa che chieda agli stati di collaborare in tal senso. Sicuramente un iniziativa che merita il plauso perchè sarebbe un ulteriore passo in avanti rivolto a fare un pò di chiarezza e aiutare l'armamento nel decidere quali pesci prendere in occasione della fatidica data..

- E sempre in occasione del MEPC73 si è messa una parola fine a tutte quelle speculazioni circa un possibile ritardo nell'applicazione delle leggi MARPOL per la messa al bando dei combustibili per uso marino con un tasso di zolfo superiore allo 0.50% . La legge entrerà in forza come previsto il 1mo Gennaio 2020 e per assicurare un coerente implementamento e rafforzamento è stato adottato in occasione di tale sessione il “carriage ban”, un emendamento complementare al MARPOL che proibirà anche il semplice trasporto di fuel non conforme ai nuovi regolamenti a bordo di navi che non siano dotate di sistema di pulizia dei gas di scarico . Questo emendamento entrerà in forza dal 1mo Marzo 2020 .

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

TIRRENIA UN NOME CHE NON SI PUO' CANCELLARE

Voglio solo portare la mia testimonianza. Mio padre veniva dall'Adria come

comandante e quindi si era inserito, come scrive l'ing.Verde nella Tirrenia insieme ad altri colleghi portando il loro contributo da una regione adriatica di antiche tradizioni in modo marinaresco esemplare. Negli anni '50 io ero ragazzino e ho frequentato le unità della Tirrenia, direi che ci sono vissuto d'estate con mio padre, dai baby liberty che facevano il periplo dell'Italia, alla splendida motonave Argentina sulla Napoli Tripoli, alle navi bianche del 1954, alla mitica Torres, che venduta per demolirla ai turchi si è inabissata durante il viaggio. Mio padre era stato il protagonista dell' Odissea del Foscolo, affondata nel maggio 1940 al largo di Zeebrugge, comandata da mio padre con un equipaggio di 30 uomini naufraghi superstiti attraverso l'inferno di Dunquerque e poi dopo travagliate e rischiose vicende, come scrisse il grande Luigi Barzini, facendosi onore riuscirono nel teatro di guerra a ritornare in Italia.. Il P.fo Foscolo era una nave della Tirrenia, questo episodio è forse tra i più significativi della marina mercantile italiana nella seconda guerra mondiale, racchiuso in un libro pubblicato nel 2003. Ripensando a quegli uomini coraggiosi e uniti alla disciplina e alla compagnia, mi fa sorridere la diatriba e le mene tra Vincenzo Onorato (il papà era amico di mio padre) e la " demolizione " in atto della Tirrenia che in questo suo editoriale Tobia Costagliola scrive da maestro quale è, con autorevoli testimonianze, articoli di giornali, liti da quartiere di dominio pubblico. Questa storia suscita una tristezza senza fine, perché un nome, un simbolo, così, come erano state tante altre società pubbliche e private, la nostra marina mercantile non l'avrà mai più nella sua storia. (DL)

L'editoriale di Tobia Costagliola

Dalla ditta Florio alla Tirrenia

I rischi per la sua mistificazione e la " damnatio memoriae" della Tirrenia, delle sue radici nella Ditta Florio nel periodo preunitario, delle varie trasformazioni fino ai giorni nostri. L'inaffidabilità del web, i rischi di mistificazione della Storia tra l'indifferenza generale della gente.

Riporto qui di seguito la notizia di due preziose pubblicazioni, di due diversi autori, che forse non si sono mai conosciuti o incontrati. Le vicende riportate, messe insieme nell'ordine cronologico, ripercorrono la storia di due famose compagnie armatoriali italiane : Florio e Tirrenia .

Dette compagnie, in circa due secoli di continua attività, sono state artefici e significativi esempi dello sviluppo della flotta mercantile italiana.

Il Gruppo Florio esordì nel 1840 utilizzando le prime navi a vapore dopo che Ferdinando I, con uno storico decreto del 1816, aveva dato il via alla” navigazione accelerata per mezzo di trombe a fuoco, detta navigazione a vapore, nelle acque che bagnano il litorale e nei fiumi del nostro Regno delle due Sicilie, qualunque sia il sistema di costruzione delle stesse trombe”.

Le comunicazioni marittime tra i porti delle Due Sicilie erano già frequenti, ma con la dinastia Florio si accrebbero enormemente. Florio mandava i suoi vapori da Palermo a Napoli e poi a Genova e talvolta a Marsiglia. La Napoli-Palermo, come linea classica dei collegamenti pre e post unitari può identificarsi con i piroscafi di Florio. Nel 1857, con la nascita dell’armamento sovvenzionato tra Napoli e Palermo, Florio ottenne l’esercizio delle linee fra Palermo, Napoli e Messina. Il “gemellaggio”marinaro tra Napoli e Palermo risale a quella lontana data ed è da allora che ha avuto origine quella che si potrebbe definire la leggenda del “postale” tra i due importanti porti. Dopo l’unificazione del Regno d’Italia, nel 1862, Florio fu una delle 4 Compagnie che ottennero sovvenzioni governative per il servizio postale ancora tra Palermo e Napoli e il cabotaggio della Sicilia e isole, Malta e Tunisi. Poi seguì il cabotaggio del Canale d’Otranto e dello Ionio e le linee da Ancona-Zara, Brindisi-Corfu, Salonicco, Smirne, Costantinopoli e Odessa.

Nel 1877 Florio inaugurò la linea per New York che, dopo due anni divenne Marsiglia-Palermo-New York. Il 23 luglio del 1881 con la Legge 339 Ignazio Florio e Raffaele Rubattino vengono autorizzati a fondere le loro rispettive società (43 navi Florio e 38 navi Rubattino) allo scopo di costituire una società anonima per azioni, avente sede principale a Roma. Sorgeva in tal modo la Navigazione Generale Italiana Flotte Riunite Florio-Rubattino, che per oltre 50 anni portò la bandiera italiana per i mari del mondo. Esattamente dopo 51 anni di attività, il 2 gennaio 1932, il Governo Fascista decise l’istituzione della Italia (Flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale Italiana) Società Anonima. Nello stesso anno la “Florio”Soc. di navigazione” con sede legale a Roma, conflui, insieme alla Citra, Compagnia Italiana Transatlantica di Roma, in un nuova società denominata Tirrenia Flotte Riunite che, nel 1936, si trasformò in Tirrenia Soc. An. di Navigazione.

Come tutte le pubblicazioni dello stesso genere, si tratta di pregevoli e meritorie iniziative tendenti a “far memoria”e ravvivare pagine per alcuni “dimenticate” e per tanti sconosciute, della nostra storia.

TIRRENIA

Il 20 settembre 2018 è stato pubblicato il libro :”Le navi della Tirrenia.Un secolo di storia e oltre”, scritto dal Cap. D.M. Bruno Balsamo, edito da “ con-fine editore” di Monghidoro, Bo. [Riporto qui di seguito la prefazione del libro scritta dal mio carissimo amico Ing. Admeto Verde :](#)

Prefazione

<< Raccoglio con vivo piacere, e con non poco stupore, l'invito del capitano Bruno Balsamo a stendere qualche riga di presentazione a questa monumentale opera sulla Tirrenia di Navigazione. Stupore perché tale compito dovrebbe essere riservato a chi gode della necessaria autorevolezza, non certo a un tecnico quale io sono. Ma il piacere, anzi la soddisfazione, è maggiore in quanto credo che sia la prima volta che questa storica compagnia, che tanto ha significato per la città di Napoli – e che mi auguro possa ancora significarlo, pur adesso che col nuovo corso ha spostato altrove la sua sede legale – abbia l'onore di avere una pubblicazione a sé dedicata. E che pubblicazione! E' quella che in letteratura inglese sarebbe definita reference work, ovvero «l'opera di riferimento», qualcosa che in futuro potrà essere considerata come lo studio definitivo sull'argomento.

Il libro, secondo un'impostazione che condivido, dopo una parte introduttiva scandita da un'agile cronistoria, è organizzato in capitoli dedicati a ogni singola nave. Oggi, grazie a Bruno Balsamo, quelle navi che hanno dato tanto e tanto hanno significato per le popolazioni servite e per chi ci ha lavorato, ritornano in vita, anche se solo sulle pagine di un libro.

Ma pur essendo le navi al centro della trattazione, la vita di una società di navigazione è fatta anche di uomini, e perciò trovo lodevole la decisione di elencare uno per uno i nomi dei marittimi che hanno perso la vita durante l'ultimo conflitto mondiale a bordo delle navi sociali. Un tributo pesantissimo: uomini che avevano scelto di navigare per lavoro e che invece da un momento all'altro si trovarono a dover affrontare le insidie della guerra su navi ideate e costruite per un uso di pace. Con conseguenze tragiche.

Certo, la Tirrenia da più di ottanta anni viene identificata con Napoli. Ma essa ha avuto il pregio di raccogliere in un unico organismo le competenze in campo marittimo, e anche le tradizioni marinare, non solo di Napoli, ma anche di Palermo e di Fiume. A Palermo aveva sede l'armamento della vecchia Florio del 1925 (avente però sede legale e direzione a Roma), che unendosi alla «Citra», pure di Roma, nel 1932 cambiò ragione sociale in Tirrenia Flotte Riunite, la quale a sua volta cedette il posto nel 1936 alla Tirrenia Società Anonima di Navigazione. E Palermo continuò a essere sede d'armamento e di iscrizione di buona parte della nuova Tirrenia, mantenendo intatto quel legame con la precedente compagnia, di fatto nulla perdendo nel ruolo avuto in precedenza. Tanto è vero che Palermo ha sempre ricambiato con affetto verso la compagnia il ruolo che ha svolto. A Fiume aveva sede la società Adria, confluita nella Tirrenia nel 1936, e dopo la dolorosa perdita della città giuliana al termine dell'ultima guerra, possiamo ben dire che le sue competenze e le sue tradizioni marittime poterono continuare a sopravvivere in parte proprio a Napoli, nella Tirrenia.

Tutte le professionalità che si sono formate non solo a Napoli, ma in tutta Italia, grazie al lavoro in mare e in terra per la Tirrenia, ancor oggi sono portatrici di quel patrimonio, oggi definito «know-how», delle tre città.

Tra queste professionalità rientra ovviamente anche quella dell'autore, al servizio della società per quasi un quarantennio. Infatti ciò che ha agevolato

L'autore nella realizzazione di questo studio, e che ne avvalora la fatica, è stata la sua conoscenza, o meglio, la sua consapevolezza, dell'ambiente in cui gli eventi descritti si sono sviluppati. E' questo che lo differenzia da una storia scritta a tavolino – come purtroppo è avvenuto in passato con altri autori – col rischio di elencare aridamente dati e date, magari traendo conclusioni errate o, peggio, romanzate, dove invece i fatti si erano svolti talvolta più semplicemente di quanto si voglia pensare, altre volte davvero in maniera inaspettata.

Da non sottovalutare inoltre l'aspetto artistico, perché essendo il capitano Balsamo un valente pittore e disegnatore, ha pensato bene di arricchire l'opera con la riproduzione di molti suoi dipinti a olio, raffiguranti manco a dirlo le navi della Tirrenia, che non sfigurerebbero di fronte ai più celebrati ship portraits di scuola anglosassone.

Mi sia consentita infine una considerazione che potrà essere interpretata come dettata da curiosità professionale, o peggio, da deformazione professionale: tra i tanti meriti di Bruno Balsamo nella redazione di questo saggio, vi è quello di averne arricchito l'iconografia con i piani generali di buona parte delle navi, quelle per cui erano disponibili e noti. Spero che rimarrà piacevolmente sorpreso il lettore di quanto possa essere divertente la "lettura" di un piano generale, quasi un libro nel libro. Con la speranza che altri autori in futuro seguano sulla stessa rotta . >>

La Tirrenia dei nostri giorni, bufera nel Tirreno

Come a tutti noto, la Tirrenia, dopo alterne e travagliate vicende è, oggi, una compagnia privata acquistata, nel 2012, dalla CIN Compagnia Italiana di Navigazione, il cui principale socio era l'armatore Vincenzo Onorato. Dal 2015 Onorato ha acquistato il 100% della CIN e la "vecchia" Tirrenia diviene di fatto posseduta dall'armatore Onorato. Nella pubblicità e nei mass media viene comunemente utilizzata la ragione sociale "abbreviata" : Tirrenia, nome storico che ci rimanda alla succitata pubblicazione. Tuttavia, da qualche parte, comincia ad apparire soltanto CIN. Anzi, sul sito www.Tirrenia.it, si legge : << Tirrenia, oggi Compagnia Italiana di Navigazione, è una società di navigazione leader nel settore dei trasporti marittimi in Italia [...] Sede legale Milano >> .

Se interpreto bene quanto precede capisco che la società, prima denominata Tirrenia, oggi è diventata CIN... Eppure, dappertutto si legge ancora "Tirrenia" : forse per una mera opportunità commerciale legata alla storica società ? Sono a tutti note i vari cambiamenti societari in corso, fusioni recenti, spostamenti provvisori di sede , ecc. Tutto mi fa "immaginare" una "insofferenza" della nuova proprietà verso il passato e le origini della storica società al punto di intravedere una sorta di "Damnatio Memoriae" che vedrà, come probabile compimento, la vecchia Tirrenia "fagocitata" dalla CIN. E mentre Napoli ancora piange per aver perso la sede della "Compagnia", la Sardegna esulta per le promesse di Onorato che, dopo aver completato il giro degli aggiustamenti societari e chissà quante altre iniziative non del tutto comprensibili a soggetti del

mio stampo polemico e ignorante, attuerà la “sardizzazione” di tutto il Gruppo Armatoriale.

Tuttavia, lo stesso Vincenzo Onorato, con le sue dichiarazioni rilasciate a MediTelegraph ha chiarito definitivamente ogni equivoco ed ogni incomprensione per la buona pace degli ex sudditi del Regno delle Due Sicilie:

<<< Genova, 16 giugno 2018.- «Da uomo di mare sono abituato a non spargere parole al vento. È per questo motivo che in qualità di presidente del gruppo Onorato Armatori ho deciso di chiarire una volta per tutte, al di fuori e al di là delle polemiche e delle illusioni, la realtà dei fatti. E la realtà dei fatti è che Moby e Tirrenia CIN diventeranno entro fine anno un'unica compagnia e che questa compagnia sarà sarda».

Secondo Vincenzo Onorato è grottesco e lesivo dei reali interessi dei sardi e della comunità isolana continuare a dare fuoco allo sterile albero delle polemiche. E proprio per questi motivi è venuto il momento di chiarire una volta per tutte i confini, le motivazioni e le ricadute dell'operazione che, «per la prima volta nella storia della marineria italiana – afferma il presidente del gruppo – e sottolineo per la prima volta, riconosce alla Sardegna il diritto di essere arbitra del suo destino, non ospitando, termine questo che sarebbe errato e improprio, ma condividendo direttamente il destino della compagnia che assicura oggi e assicurerà per gli anni a venire quel legame strategico irrinunciabile con il continente».

«E la verità – sottolinea il presidente del gruppo Onorato armatori – è che Tirrenia CIN per pochi mesi trasferirà la sua sede legale a Milano, per consentire tutti gli adempimenti preliminari alla fusione con Moby nei tempi i più stretti possibile; condizione questa che non sarebbe stata così certa e rapida mantenendo le sedi legali separate. Quindi, come deliberato dal Consiglio di amministrazione e come comunicato anche agli investitori, entro fine anno le due società, Tirrenia CIN e Moby, si fonderanno in un'unica realtà che – è il caso di ricordarlo – è la numero uno al mondo per flotta di ferry passeggeri e per offerta di cabine. In contemporanea con la fusione, la sede legale della nuova compagnia sarà trasferita in Sardegna in modo definitivo».

Si scatenano i media e la politica

Per dovere di cronaca va comunque riportata anche qualche reazione “avversa” da parte di Mauro Pili, ex deputato di “Unidos” (Travelnonstop, 22 ottobre 2018):

<< [...] Con un'operazione spregiudicata – denuncia Pili – Onorato ha fatto approvare dai suoi consigli di amministrazione la fusione della compagnia Moby con la Tirrenia. Si tratta dell'ennesimo maldestro atto di chi tenta di portar via dal capitale pubblico navi e denari, con l'unico obiettivo di mettere le mani sul patrimonio di Tirrenia e sul contributo milionario dello Stato. È incredibile che si stia consentendo la fusione di due compagnie – attacca l'ex deputato sardo – considerato che Onorato non ha ancora pagato i 180 milioni di euro che deve allo Stato per l'acquisto di Tirrenia. Onorato finisce per mettersi in tasca anche i 73 milioni del contributo statale nonostante nella convenzione fosse esplicitato

l'obbligo di una contabilità autonoma e separata. Con quest'operazione si sta tentando di mettere in capo alla nuova società, ancora senza un nome, tutte le navi non pagate da Onorato allo Stato.>>

FLORIO, due pubblicazioni,

Il 24 ottobre 2018, dopo circa un mese dalla pubblicazione dell'opera di Balsamo, per una straordinaria coincidenza, è avvenuta, in anteprima assoluta a Palermo, la presentazione del libro “Le navi dei Florio- Storia delle attività armatoriali” dell'Arch. Paolo Piccione. Riporto qui di seguito una breve recensione di Antonio Lufrano apparsa sul Quotidiano Sociale di Palermo, il 23 ottobre 2018 :

<< Nella vasta e articolata bibliografia dedicata ai Florio, mancava una pubblicazione esclusivamente dedicata all'attività che diede maggior prestigio e potenza economica alla famiglia calabro-siciliana: l'armamento e la navigazione. Questo libro riempie il vuoto storiografico fornendo, in una sintesi dettagliata, la storia delle compagnie di navigazione fondate a Palermo da Vincenzo e Ignazio Florio. Dai primi battelli a vapore a ruote ottocenteschi, ai grandi piroscafi transatlantici fino alle moderne motonavi degli anni trenta.

I Florio furono i più grandi armatori siciliani del XIX secolo, i primi che collegarono la Sicilia con il continente, i primi ad attivare le rotte transatlantiche tra la penisola italiana e il Nord America con servizi regolari di linea. Fondarono l'imponente Navigazione Generale Italiana fondendo la loro flotta con quella genovese di Rubattino, la grande compagnia avrebbe dominato per oltre quarant'anni le rotte commerciali e postali del Mediterraneo con collegamenti verso l'America e oltre Suez.

Il libro comprende anche un capitolo dedicato agli yacht e alle barche da regata di Ignazio Florio e uno al cantiere navale di Palermo, fondato dallo stesso imprenditore. Il testo è corredato da un'ampia iconografia per la più parte inedita. Disegni delle navi, dipinti, fotografie e materiale pubblicitario d'epoca permettono uno sguardo sulla storia marittima dei Florio, di Palermo e della Sicilia in generale. >>

Damnatio Memoriae La storia, Wikipedia, la Bowling Green State Un.

Prendo lo spunto da quanto sopra descritto per evidenziare l'importanza della Storia e la necessità, in questa “epoca memorialistica” (così definita da Paolo Mieli) di rievocare, ricordare e tramandare la memoria del nostro passato recente e remoto. Oggi, tuttavia, con l'informatica e tutti i mezzi di divulgazione e informazione non esiste alcun rischio di perdere qualcosa o di ricordare solo ciò che più ci aggrada. Ma lo stesso Paolo Mieli scrive che << non bisogna cedere all'ipertrofia della memoria : perché la storia possa essere utile, va studiata con senso critico.>> Tuttavia, la molteplicità di informazioni divulgate dal web con tanta facilità ed immediatezza si prestano, come è noto, alla disinformazione,

diffusione di notizie false o errate, espressione di mala fede o grossolana ignoranza. Prendiamo ad esempio Wikipedia, tanto utilizzata per comodità e rapida consultazione da parte di una “vasta comunità” diffusa a livello “globale”. Wikipedia, come pure certi Blog, presentandosi in qualità di enciclopedia e riferendosi a fonti modificabili da utenti anonimi, pur se largamente utilizzata, si rivela una fonte poco credibile soprattutto quando non vengono citate le fonti che, inevitabilmente, sono di natura cartacea (libri e varie pubblicazioni scientifiche) o anche di origine telematica ma dotate di autorevolezza storico-scientifica.

La prof. Ann Westrick della Bowling Green State University, U.S.A., descrivendo l'importanza mediatica di Wikipedia, a questo proposito, afferma che << Wikipedia è una sfida al concetto di credibilità perché gli autori delle varie voci sono sconosciuti e l'utente non può quindi valutarne l'autorevolezza. Esiste però un controllo, basato sulla qualità dei contenuti, effettuato dalla community di autori e alcune verifiche che possono essere fatte dai singoli utenti. Wikipedia, in qualità di enciclopedia, può essere considerata una fonte terziaria anche se la sua credibilità è inferiore a quella delle enciclopedie tradizionali. >>

Significativo il suo suggerimento : << Wikipedia è un buon posto per iniziare la vostra ricerca, ma un cattivo posto per finirla. Fate sempre riferimento alle fonti citate da Wikipedia per avere un quadro completo dell'argomento che state studiando. >> Di fronte alle critiche che provengono da più parti, Wikipedia, paradossalmente, si giustifica enunciando il principio di “ Sospensione dell'incredulità” o sospensione del dubbio (suspension of disbelief) << che è un particolare carattere semiotico che consiste nella volontà, da parte del lettore o dello spettatore, di sospendere le proprie facoltà critiche allo scopo di ignorare le incongruenze secondarie e godere di un'opera di fantasia. Non è raro citare l'intera frase "volontaria sospensione dell'incredulità", ma spesso il ridondante "volontaria" è omissis. Il concetto era sicuramente conosciuto già da Shakespeare, che due secoli prima vi fa riferimento nel prologo dell'Enrico V. Il pubblico accetta le limitazioni nella storia presentata, sacrificando realismo e occasionalmente logica e credibilità per il bene del divertimento. J. R. R. Tolkien sfida questo concetto nel suo saggio On Fairy-Stories, scegliendo invece il paradigma della subcreazione. >> Ma l'inconveniente più pericoloso in cui si incorre talvolta seguendo il web è la disinformazione o la cancellazione di eventi o personaggi, per mala fede o ignoranza o per grossolano desiderio di revisione storica che sfocia in quella dianzi definita come Damnatio Memoriae. Ma quanta gente, si pone realmente questo problema?....

Alcuni esempi dal web, la credibilità senza cultura

Non volendo smarcarmi dagli sprovveduti che nutrono le loro conoscenze attingendo soltanto al web, cito qui di seguito alcune citazioni riguardanti la Damnatio Memoriae attinta dal web (sito Signorponza ...) ma che ho puntualmente controllato...nelle mie enciclopedie e testi latini.: <<[...]

un'espressione con cui attualmente si usa indicare qualcosa o qualcuno di cui o non si vuole far menzione o si vuole cancellare il ricordo. Ed è proprio questo il significato autentico dell'espressione, parafrasabile in «condanna della memoria». Essa, tuttavia, non è una semplice locuzione latina, ma costituisce un'espressione tecnica del linguaggio giuridico romano, una pena erogata post mortem che sanciva la cancellazione del ricordo di un personaggio che si era distinto per un comportamento ostile o disdicevole nei confronti di Roma e, quindi, nella distruzione di ogni testimonianza artistica o letteraria che potesse tramandarlo. Il provvedimento della damnatio memoriae era nato in età repubblicana con i più positivi intenti. Si pensava infatti che, eliminando il ricordo delle azioni riprovevoli del passato, se ne prevenisse il ripetersi, anche se la storia ora c'insegna che è proprio il ricordo delle grandi tragedie ad evitare che esse si verificano di nuovo. In età imperiale l'abuso della damnatio memoriae provocò una degenerazione di questa pena, con cui molti imperatori iniziarono a colpire indiscriminatamente i loro predecessori spodestati, a prescindere dal loro aver agito bene o male. La grande eco che aveva la pena della damnatio memoriae la risentiamo anche noi, tanto che molti imperatori a cui fu comminata sono ancora oggi avvolti da un'aura oscura, nonostante gli studiosi abbiano spesso sfatato le leggende nere attorno a queste figure. Alcuni nomi basteranno: Caligola, Nerone, Domiziano e Commodo.[...]>>

Qualcuno potrebbe chiedersi: “cosa ci “azzecca” tutto ciò con Florio, Tirrenia (e Onorato)? “Beh!...non ho potuto ignorare quell'impulso che è scattato dentro di me nel descrivere il timore che, forse...il nome Tirrenia potrebbe anche scomparire....Ma se la vicenda Onorato/ Tirrenia/Fusioni/Sardegna ecc. non calza come esempio, allora riporto qui di seguito un altro esempio forse più significativo che si riferisce anche a quanto scritto in relazione al web e Wikipedia.:

Nel n.75 del Notiziario CSTN (Centro Studi Tradizioni Nautiche) della Lega Navale Italiana, Sergio Pepe scrive nelle postille di un suo articolo sulle navi transoceaniche . << [...] Wikipedia presenta una singolarità: digitando sul sito in lingua italiana Flotta Lauro si hanno notizie dell'origine, sviluppo e fine della flotta [https://it.wikipedia.org/wiki/Flotta Lauro](https://it.wikipedia.org/wiki/Flotta_Lauro); accedendo sul sito Wikipedia in lingua inglese e digitando Flotta Lauro oppure Lauro Lines, compare la storia della MSC Cruises con il seguente incipit: “ MSC Cruises is a global cruise line that was funded in Italy, is registered in Switzerland, and has its headquarters in Geneva. MSC Cruises is the world's largest privately held cruise company, employing 16.500 people worldwide and having offices in 45 countries as of July 2014. MSC Cruises (italian: MSC Crociere SpA) is a part of the Mediterranean Shipping S.A.(MSC) the world's second biggest container shipping operator : it was founded in Naples, Italy as Lauro Lines (also known as Flotta Lauro) by Achille Lauro. The company entered the cruise business in the 1960s, operating two ships, the Angelina Lauro and MS Achille Lauro...”

Damnatio memoriae per “ La Flotta che visse due volte?>>

La Flotta che visse due volte

Come è immaginabile, questo esempio non solo è calzante, ma mi tocca molto da vicino, essendo il sottoscritto l'autore del "La Flotta che visse due volte, Storia delle navi di Achille Lauro"... Devo dire che ho trovato le stesse notizie, con testi diversi, in altre pagine di Wikipedia anche più recenti. Bisogna però precisare che nei siti ufficiali riportanti la storia della MSC e della Flotta Aponte è, al contrario, riportato la vera storia, dalle origini ai giorni nostri, nella sua interezza ed esposizione veritiera e completa. Lo stesso Balsamo, autore del libro su Florio aveva già scritto un pregevole volume sulla storia del Gruppo Aponte-MSA. Sotto questo aspetto, per chi volesse conoscere la vera storia del Gruppo Aponte, basta consultare il libro di Balsamo o le esaustive notizie riportate sul web dalla stessa MSC. Ci vorrebbe, comunque, qualcuno di buon volontà che prendesse l'iniziativa di far cancellare o correggere le false notizie che certamente infastidiscono non solo me che ho scritto il libro sulla Flotta Lauro per ravvivarne la memoria e sollevare quel vergognoso velo di oblio che durava da circa trent'anni, ma dovrebbe anche interessare direttamente il famoso e prestigioso Gruppo Aponte...

La mistificazione della Storia ai giorni nostri

Ci tengo a sottolineare che, nonostante le vicende storiche raccontate e gli spunti di natura polemica sull'operato di gruppi di varie estrazioni, il mio grande cruccio, che vorrei trasmettere ai lettori, deriva dalla constatazione di come la stampa in genere, la pubblicità, l'autoreferenzialità non contestata, per individuale convenienza o per colpevole indifferenza, possono influenzare la memoria collettiva e conseguentemente la Storia. È ormai a tutti nota la poderosa campagna pubblicitaria che da anni, attraverso i mass media entra in tutte le case degli italiani : "Naviga Italiano, naviga Moby-Tirrenia,ecc.). Partendo dalla ben nota polemica col concorrente Gruppo Grimaldi, Vincenzo Onorato ha, gradualmente costruito una sua immagine di "paladino" a protezione degli interessi dei marittimi italiani, evidenziando come, contrariamente a tutti gli altri armatori, concorrenti e non, lui soltanto, con coraggio, determinazione e spirito patriottico ha scelto, spontaneamente, di impiegare soltanto personale italiano (..Naviga Italiano). Le innumerevoli immagini di singoli componenti degli equipaggi di Onorato vengono ancora abbondantemente diffuse a corredo di una insistente pubblicità sempre tendente ad evidenziare il meritorio contributo di questo esemplare armatore all'occupazione dei marittimi italiani. Tutto questo materiale pubblicitario costituirebbe l'evidenza cartacea e filmata di quei riferimenti sopra citati (Wikipedia,ecc) a sostegno della veridicità delle notizie riportate. Cosa significa tutto ciò? Che se non interviene una autorevole e definitiva smentita che detta pubblicità, solo debolmente contestata, costituisce una mistificazione, a lungo andare, la stessa sarà trasferita e tramandata da quella Storia che dovrebbe essere trasmissione di memoria "veritiera".

Come stanno le cose adesso, potremmo leggere, domani, sui socials o nelle enciclopedie che Vincenzo Onorato sarà per sempre ricordato come paladino del lavoro italiano magari “onorato”, oltre che di nome, con alte benemerienze per il suo disinteressato e sviscerato amore per il lavoro tutto “italiano”. Eppure, basterebbe che un autorevole ”qualcuno” evidenziasse chiaramente che il Gruppo Onorato , non impiega personale italiano per sua disinteressata e spontanea iniziativa ma soltanto perché è tenuto al rispetto di una legge dello Stato che l’obbliga a tale adempimento. A questo punto, In mancanza di smentite efficaci, si spera che il tempo e la Storia riescano a fare giustizia e cancellare queste immagini che costituirebbero una palese “mistificazione” della Storia ben più grave della Damnatio Memoriae sopra descritta.

Tobia Costagliola

○*

VENEZIA IL PRIMO NON PORTO

Il giorno martedì 4 dicembre 2018, presso la sede di Confcommercio in Roma (Sala Orlando), FEDERAGENTI terrà la sua prima "Non Assemblea", un evento del tutto particolare per metodologia e contenuti, finalizzato ad accendere i riflettori su Venezia e su quello che potrebbe diventare in modo antistorico il primo "non porto" d'Italia. Contiamo sulla vostra partecipazione.

Il Presidente

Gian Enzo Duci

○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CARLO GOLDONI (Venezia 1707 - Parigi 1793)
dal cap. XLIX delle "Memories"ed. Mondadori

In vita, le sue commedie non ebbero sempre il successo sperato, ma, come avvocato, si rivelò un ottimo patrocinatore di diverse cause, in differenti città.

"Una difesa penale mi fruttò grandissimo onore. Un giovane di buona famiglia aveva derubato un vicino. C'era di mezzo una porta aperta fraudolantemente e l'attendeva un condanna alle galere. Una famiglia rispettabile, un figlio unico, due sorelle da maritare... Indenizzati i querelanti, io feci cambiare le serrature dell'appartamento del primo piano in modo che potesse aprire anche la chiave del secondo: il giovane aveva sbagliato piano, aveva aperto per sbaglio: il denaro era esposto e l'occasione l'aveva sedotto. Cominciai col settimo versetto del salmo XXV" Scordati, o Dio, dei trascorsi della mia giovinezza e di quelli della mia ignoranza". Puntellai la difesa con autorità classiche, con decisioni della Ruota romana, e della Camera criminale di Firenze, denominata Magistrata degli Otto, vi misi della logica e della commozione. Non era un delinquente assuefatto alla colpa e che cercasse di attenuare il proprio delitto. Era uno stordito che confessava il suo fallo e domandava grazia soltanto per l'onore di un padre rispettabile e di due signorine per bene vicine a maritarsi e degne d'interesse. Insomma il mio ladruncolo fu condannato a tre mesi di carcere: la famiglia fu contentissima e il giudice criminale mi fece le sue congratulazioni." (meritate, perbacco...ndr)

fine