



Il porto di Napoli; a lato e sotto due navi Grimaldi

VIAGGI

Il Mediterraneo torna di moda

Dai Fenici ai Grimaldi: le navi veri simboli degli scambi tra i popoli

NAPOLI. Fra le tantissime cose che qui non vanno, ce ne sono almeno due che invece vanno alla grande, l'acqua santa e l'acqua salata, due parafrasi della bizzarra teoria di Ferdinando II di Borbone che contava sulla prima, cioè lo Stato Pontificio, e sulla seconda, il mare, come baluardi che avrebbero protetto il suo regno.

Facciamo due esempi: la chiesa di Crescenzo Sepe e le navi ribattezzate "autostrade del mare" del Gruppo che fa capo a Manuel Grimaldi, sono salvacondotti preziosi per arginare il progressivo decadimento della città. La fede che diventa pratica di convivenza e di solidarietà e il mare che si presta al lavoro e al sapere degli scambi. Una città così restituita al meglio di sé, delle sue tradizioni e del futuro che torna ad essere mediterraneo.

E infatti l'attenzione verso l'antico mare nostrum rafforza la candidatura di Napoli a esserne la legazione in Europa: l'adesione dei due maggiori atenei napoletani (Federico II e Seconda) all'Unione delle Università (81) del Mediterraneo, la Fondazione Mediterraneo sorta nel 1994 e al cui vertice scientifico è stato chiamato lo scrittore Predrag Matvejevic, l'Osservatorio euromediterraneo attivato dal Comune, dalla Città della Scienza e dall'università L'Orientale. Tutto ed altro ancora serve per aggregare i popoli rivieraschi e per abbattere stereotipi fondamentalisti, come quello di Oriana Fallaci contro gli arabi, i quali passerebbero il tempo a "pregare cinque volte al giorno col culo per aria". Lo stesso Grimaldi trasforma in aprile una pro-

pria nave per la Spagna in una libreria navigante con incontri e dibattiti fra scrittori italiani e iberici.

In particolare il Gruppo Grimaldi conferisce un prestigio non da poco alla bandiera mercantile napoletana puntando sul brand di un centinaio di navi, otto società collegate (in Grecia, in Spagna, in Finlandia), 18 terminal, 5 società di logistica, 11 porti serviti in 47 paesi di quattro continenti, ottomila dipendenti e 53 sedi in Italia e all'estero. Un primo dato interessante sulle autostrade del mare, il passeggero non è più single quanto automobilista: nel 2010 agli oltre 2 milioni e 700 passeggeri (è come se tutti gli abitanti di Roma, la più grande città italiana, si mettessero in viaggio), si sono aggiunte altrettante auto (pari a quelle immatricolate in tutta la provincia di Milano). In più, circa un milione e mezzo di tir e affini (messi in fila fanno il diametro della Terra). Una trama di uomini, di mercanzie e di automobili che cela un paradosso, a Napoli hanno la propria plancia di comando ma nessun approdo.

Che il ceppo di questi Grimaldi napoletani fosse vigoroso, lo si era capito sin dall'avo Gioacchino Lauro che nell'800 fu il primo ad acquistare una nave a vapore, pas-



sando poi nel '900 per lo zio, il Comandante per antonomasia, Achille Lauro, per due volte il più grande armatore privato d'Europa. Gli attuali eredi non traligiano, anzi eccellono per fervore di traffici, di banchine attrezzate e di flotte e proiettando porti secondari ai vertici, come Civitavecchia e Salerno. La rivoluzione è sotto gli occhi di tutti: i passeggeri mediterranei che una ventina di anni fa sembravano una specie in via di estinzione col tramonto delle crociere e con l'avanzata dei collegamenti aerei, sono ora più vivi che mai. E non

parliamo soltanto di crociere in senso stretto, ma anche di chi si trasferisce da un capo all'altro del Mediterraneo per motivi di lavoro (come gli autotrasportatori), di affari e di turismo. Sono navi di ultima generazione, pendolari e multiuso, salvabilancio e frugali nei consumi e rispettose dell'ambiente. Hanno un lato A tutto per la crociera (sauna, supermarket, casinò, piscina, centro abbronzante, discoteca, boutique e pianobar), e un lato B ben dotato di 215 auto o di una processione di tir lunga tre chilometri, pari a circa

Le autostrade del mare svolta per i commerci il turismo e la cultura per 20 nazioni e centinaia di città

30 campi di calcio uno dietro l'altro. E se le autostrade terrestri sono i nonluoghi di Marc Augé, quelle del mare sono indimenticabili resort, i cui progenitori, dai Fenici ai Greci, posero mano alla prima globalizzazione.

Novità nella novità è che partenze ed arrivi sono giornalieri. Ora la protesta Grimaldi sutura i vuoti di terra dal Mediterraneo occidentale all'orientale, cioè dalla penisola iberica (Portogallo e Spagna) alla Grecia, alla ex Jugoslavia e alla Turchia cucendo Barcellona a Civitavecchia e Valencia a Livorno e sull'Adriatico Venezia e Ancona a Igoumenitsa e Patrasso.

Pasquale Piccolo, corpulento autotrasportatore napoletano si ritrova un paio di volte la settimana a bordo della Cruise Roma (o della gemella Cruise Barcellona). Di solito proviene da Alicante con frutta e ortaggi da sbarcare in Campania. "Prima del 2003, da Alicante a Napoli circa 2.600 chilometri, bruciavo circa duemila euro di gasolio guidando da solo per 15 ore di fila, trasportando all'andata agrumi e frutta e al ritorno recipienti vuoti e prodotti in-

dustriali. 5.200 andata e ritorno. Grimaldi ha "prolungato" l'autostrada di mare fino a Barcellona. Col mio Tir di 16,50 metri (motrice più rimorchio frigorifero) consumo meno carburante, motore e gomme e meno me stesso, correndo meno rischi, evitando furti e incidenti, inquinando di meno, evitando il tempo delle code, dogane, autogrill, truckstop e interporti. E sborsando 915 euro a traversata". "In più - aggiunge - c'è l'ecobonus che lo Stato italiano riserva agli autotrasportatori che scelgono le vie del mare". E tuttavia il 50 per cento delle merci che in Italia potrebbero utilizzare il mare in lungo e in largo insiste sulla strada col risultato, fra l'altro, di collezionare 16-17 incidenti al giorno. E sempre fra Civitavecchia e Barcellona una famiglia di quattro persone con l'auto al seguito paga complessivamente 200 euro e 350 in alta stagione. Conviene.

Qualcuno ha fatto un po' di conti su questo Mediterraneo: vi si affacciano 20 stati, 584 città, 750 porti turistici, 286 commerciali saldati da un ordito di oltre duemila traghetti. 1.500 cargo, 2mila imbarcazioni da diporto e da qualche migliaio di quei tristi barconi sovraccarichi di una umanità in cerca di un futuro a Lampedusa, la loro ultima Thule, quando il mare non si converte in una lapide sopra le loro teste.

Anticipandole e seguendole, queste navi segnano le nuove latitudini e longitudini di una geografia che continuamente si riannoda. Fra Gerusalemme e Atene, antiche capitali del cuore e della mente, della fede e della democrazia, il Mediterraneo è quel mare di mezzo, crocevia di civiltà e di barbarie, di ingiustizie e di progresso, di pace e di guerra, di scambi e di conoscenza, di lettere e di numeri. Un mare che ad un certo punto ha dovuto chiudere col proprio passato cedendo lo scettro ad altri mari, altre orografie, altre civiltà. Un mare che induce gli uomini, che ora lo guadagnano anche in Internet, a riappropriarsene inneggiando alla libertà. Il fatto è che per ognuno di noi il Mediterraneo è accessibile dovunque e sempre, ci siamo nati e ci viviamo. Non c'è stato mai nessun altro mare che abbia scritto pagine così alte di letteratura, di poesia, di teatro. Noi siamo quasi immortali a viverci.

Piero Antonio Toma

di Rita Occidente Lupo

Che l'Italia non stia vivendo una stagione felice, sotto gli occhi di tutti... e del mondo intero. A tal punto che, nel tritattuto mediatico internazionale, in burletta le stesse vicende che stanno coinvolgendo il premier.

La qualità della vita italiana, seriamente inficiata dai letti di Arcore e dai particolari piccanti che vengono fuori dalle donne di turno, che transitano per Palazzo Grazioli e non solo. Dalle continue scoperte velinare, di papabili politici in rosa, intente a traffici prostituivi, più che alle vicende sociali.

Intanto, il Paese del Sole, che canta alla vita spensierata, tra spaghetti e mandolini, nella sua parabola discendente, senza riscatto. Smar-

rendo anche le lacrime, se il caso di dirlo, della disoccupazione imperante, della finanziaria strozza ceti medi, che finiscono per confondersi con lo sciabordio lagunare, che ancora Venezia conosce, non sempre quando l'acqua è alta.

Lo stesso Berlusconi, nella canotta da gondoliere, in una parodia caricaturale, che lascia poco da ben sperare sul recupero di uno Status degno dell'Unione. Questo l'identikit che, senza pietà, il settimanale tedesco Spiegel, ha voluto affidare ad una copertina coloratissima. Un Silvio gondoliere, tra due sirenette escort, a seno nudo, con un

piatto di spaghetti e una pistola al centro dell'Italia, sottostante al cubitale titolo "Ciao bella!".

Un modo per stigmatizzare il calo delle borse, seriamente compromesso dalle vicissitudini personali del presidente del consiglio che, dopo 17 anni, non sarebbe più in grado di detenere quella governance accattivante, quel savoir faire che, al di là del gessato blu, tanta presa ha fatto sull'elettorato. Acqua passata, sotto i ponti degli scandali, sotto le sciabolate dialogiche con Veronica, sotto le picchettate del lodo Alfano.

L'Italia, patria di Santi e di

naviganti, sembrerebbe fermare il premier e lanciare un Sos, in cerca d'un altro skipper, non di fortuna! Così, agli occhi europei, di quella Germania teutonica che, al di là di un muro, in ogni caso è riuscita a recuperare perfino le stragi hitleriane. A riscattarsi, agli occhi del mondo, da un misfatto che la storia non le perdonerà mai. Ma, per Silvio, possibilità d'appello sparute: la disoccupazione italiana, che allunga la sua ombra nell'intero Stivale, lo crocifiggerebbe senza pietà, non solo per la Ruby di turno o per la Noemi, orfana del suo papi! Qualcuno potrebbe canticchiare, dinanzi all'ennesima intercettazione o alla costante inquisitoria, insieme a Bennato, al di là di Minetti o di Mora "Sono solo canzonette...?".



Silvio Berlusconi

DER SPIEGEL

Italia, il Paese degli scandali