



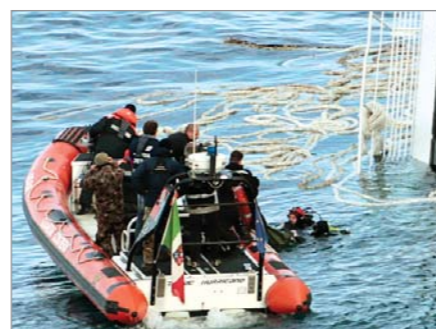
Mancò l'etica ... non la fortuna

di Paolo Pagnottella

Quanto accaduto di recente sugli scogli dell'isola del Giglio rappresenta accadimento di proporzioni e rilevanza tali che il Giornale dei marinai d'Italia non può non occuparsene. Perché attiene l'onorabilità, la professionalità dell'intera marineria italiana, erede di secolari tradizioni di efficienza e stima in ogni angolo del mondo. Non si devono esprimere giudizi sull'accaduto prima che siano noti i fatti così come si sono realmente svolti, sono in corso le inchieste di legge ed è giusto attendere i risultati. Dunque, non entreremo per ora nel merito della manovra, delle decisioni del Comandante, delle rotte seguite, della tempistica dei messaggi e degli annunci ai passeggeri, delle abitudini a concedere a membri dell'equipaggio addirittura deviazioni di rotta per una puerile vanità di vedere da vicino la costa del proprio paese. La parola "magica" e ossessiva per ogni marinaio, quella che permea la figura di ogni Ufficiale di marina, è la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri sopra ogni altra cosa. Il naufragio della "Costa Concordia" è un "sinistro marittimo" avvenuto in circostanze del tutto ordinarie, con mare calmo e senza vento, nonostante la disponibilità dei più moderni strumenti tecnologici di ausilio alla navigazione.



Non ci occuperemo delle questioni professionali, ma sentiamo l'obbligo di un'analisi di diverso ordine, che tocca più intimamente la coscienza di un marinaio. Quando ci si avvicina ad una carriera sul mare, sia essa rivolta alla Marina Militare oppure a quella mercantile, si entra in un mondo nel quale contano e fanno bagaglio personale non solamente le nozioni professionali – cui i nostri Istituti di formazione provvedono in maniera egregia, di un'eccellenza riconosciuta a livello mondiale – ma anche, se non soprattutto tradizioni, storia e costumi di un universo alle cui radici c'è la magica parolina, l'"etica". Che cosa è questa "carneade" dei tempi moderni – e si vedono le conseguenze – ancora invece



così importante per noi marinai? Proviamo a spiegarla con qualche esempio calzante. È marinaio quel passeggero della nave che, trovatosi in acqua con altri, decide che sia giusto che l'unico salvagente disponibile venga dato a un handicappato piuttosto che alla propria moglie (cui avrebbe provveduto lui stesso, in grado di nuotare). È marinaio quello che aiuta gli altri a prendere posto ordinatamente sulla scialuppa. È marinaio quell'Ufficiale che continua a prestare soccorso agli altri fino ad esserne impossibilitato da un arto rotto. Viola le regole etiche marinare quel membro dell'equipaggio il quale, richiesto di cedere il suo salvagente a favore di un passeggero sprovvisto, gira la testa dall'altra parte e fa finta di nulla. Non ci riconosciamo in tutti quegli Ufficiali che si mettono in salvo prima dei passeggeri, prima cioè di quelle "anime" (in gergo marinaro, pensate



che bella espressione) che sono loro affidate, la cui incolumità fisica e morale è loro responsabilità diretta, direi "per tacito contratto", scritto o verbale che sia. Non è un marinaio, non appartiene alla famiglia, è estraneo totalmente alla tradizione marinara italiana un Comandante che non lancia il MAYDAY quando sulla sua nave ben quattro mila persone, digiune di ogni nozione specifica, avevano già compreso l'entità del sinistro. Un Comandante non lascia mai il suo posto di responsabilità e di comando. Sono questi due sostantivi talmente connessi, inscindibili, sinonimi che non sembra possibile che dopo anni di navigazione, di esperienze, di mari grossi e calmi, di manovre e di rischi possano non fare parte della personalità di un uomo chiamato COMANDANTE, non capo-ufficio, non capo-magazzino, Comandante di nave! Se qualcuno su quella nave ha sentito

Il Sottosegretario di Stato alla Difesa On Filippo Milone, ... ha evidenziato "l'elevata professionalità e l'umiltà con la quale hanno operato i palombari, gli equipaggi delle navi *Orione* e *Galatea* nonché il personale di supporto della Marina Militare".

la necessità di provvedere all'abbandono nave prima dell'ordine del Comandante, significa che quell'ordine non è stato emanato in tempo oppure non era più riconosciuto al Comandante l'autorità del suo ruolo. Entrambe le ipotesi sono gravissime. Occorre che noi marinai, come solito, non ci facciamo trascinare in polemiche o chiacchiere dilatorie e abbiamo il coraggio di prendere netta e inequivocabile posizione contro tutto ciò che minaccia o intacca la nostra onorabilità. Per secoli abbiamo "battuto" tutti i mari del mondo con la coscienza e la certezza che l'etica marinara non

spetta innanzi tutto al più debole o al più piccolo, prima ai passeggeri che all'equipaggio o agli Ufficiali e se non bastano, sono questi ultimi a doverne fare a meno. Non avremmo mai voluto sentire che "gli Ufficiali sono tutti sulle scialuppe" quando a bordo vi sono ancora centinaia di passeggeri da trarre in salvo. L'onore è connesso all'onere del comando: se si ottiene quel grado e quella qualifica, si dovrebbe essere certi che un Comandante possiede, oltre al mero bagaglio tecnico per assolvere i suoi gravosi compiti, anche quelle virtù morali ed etiche che ne sorreggono lo spirito. Se così non è, che sia chiamato Manager o in qualsiasi altro modo, ma per l'amor di Dio – e parlo in nome di tutti i Comandanti di Marina – non chiamiamolo Comandante e non diamogli un Comando di nave. Ne va dell'onore suo e, prima dell'immagine e dei bilanci di una Compagnia di Navigazione, di un mondo intero, quello della marineria gloriosa di un'intera nazione, frutto dell'impegno, del sacrificio e della preparazione della sua gente migliore, i marinai d'Italia. Che ha sempre saputo esprimere persone serie, come gli uomini delle Capitanerie di Porto, che hanno coordinato i soccorsi e telefonato a Schettino, invitandolo prima ed ordinandogli poi di tornare a bordo, come i sommozzatori della Guardia Costiera, dei carabinieri e dei Vigili del Fuoco e gli Incursori e i palombari della Marina, che hanno operato a rischio della loro vita, nella ricerca dei superstiti, all'interno dello scafo allagato, senza sosta e senza protagonismi. Cosa dovremo dare loro se sarà concessa la Medaglia d'Oro al Valor Civile agli abitanti del Giglio, perché sono accorsi con viveri e coperte ed hanno ospitato i naufraghi nelle loro case? Il 24 febbraio del 1524, nella celebre battaglia di Pavia, il re di Francia Francesco I fu sconfitto e preso prigioniero, più di ottomila suoi uomini morirono. Potè però scrivere alla madre che "tutto è perduto fuorché l'onore" e passò alla storia. Siamo seri e chiediamoci perché all'Isola del Giglio, nel gennaio 2012, non è successo?



fosse negoziabile, stesse lì ferma a indicarci l'unica via possibile nella ricerca delle soluzioni ai problemi. Fino a pochi anni fa, un Comandante poteva anche decidere di morire con la sua nave perché l'onore aveva una sua connotazione reale e la tradizione glielo suggeriva: nessuno avrebbe resistito al rimorso della perdita della propria unità o del proprio equipaggio. Il Comandante Piero Calamai fu l'ultimo a lasciare l'"Andrea Doria", in procinto di affondare, preceduto dai suoi Ufficiali in ordine gerarchico inverso e lo fece costretto dalla Compagnia e solo dopo avere avuto la certezza che tutti avevano già lasciato la "sua" nave. L'onore pieno gli sarà restituito dopo la sua morte, quando saranno appurate le reali responsabilità della collisione, ma nessuno ebbe mai l'ardire di intaccarne il comportamento e la figura di comandante di nave. Il salvagente, il posto sulla lancia di salvataggio

