



l'affidarsi a un carisma fittizio del decisore. Siamo in una situazione di esito molto incerto, anche perché chi saprebbe dire quale sarà tra un paio d'anni l'impatto complessivo del governo tecnico proprio sulla democrazia rappresentativa? Sappiamo solo che il futuro della democrazia non sarà come il suo passato, salvo in un punto: che le sue crisi sono il prodotto delle sue incapacità di governare e autogovernarsi, delle promesse non mantenute, dei ritardi e delle aporie anche valoriali e culturali della politica democratica. Inedita non è la crisi, ma il modo in cui se ne uscirà. Per questo insisto che molto dipenderà dal radicamento sociale di una forma di regime democratico differenziato, complesso abbastanza da poter governare l'ineluttabile crescita della complessità nel mondo globale. E amichevole abbastanza da riuscire plausibile agli occhi delle grandi masse emancipate del pianeta.

### Opere citate

- R. de Monticelli, *La questione morale*, Cortina, Milano 2011  
 R. de Monticelli, *La questione civile*, Cortina, Milano 2012  
 C. Donolo, *Disordine*, Donzelli, Roma 2001  
 C. Donolo, *Il sogno del buon governo*, et al./edizioni, Milano 2011  
 C. Donolo, *Governare processi e transizioni*, Donzelli, Roma, 2012 [in stampa]  
 G. Rossi, *Il conflitto epidemico*, Adelphi, Milano 2003

## Il naufragio della Concordia

di Renato Novelli

Se nella sterminata letteratura sul naufragio, ci fosse l'idea di un naufragio "perfetto", dovremmo riconoscere che il caso della Costa Concordia sarebbe il caso giusto. Alla lettera, infatti, naufragio venendo da "nauta" e da "frangere", vuol dire più o meno "la rottura della nave". I naufragi per vento, per onde, per fortunale, per incidente tra navi ricorrono da sempre nella storia della navigazione. Il caso della Costa Concordia è il raro caso di una nave nella quale i nocchieri (compresi i funzionari della compagnia), hanno fatto tutto da soli, senza alcuna condizione di difficoltà esterna. Il naufragio perfetto, appunto. Di pura arroganza e di stupidità. Ma non solo il capitano porta il segno di queste due virtù. Dietro questa perfezione vi è una complessità plurale, che porta con sé una serie di livelli di responsabilità e una concatenazione articolata per le quali la vista di quella nave reclinata su se stessa a pochi metri dalla terra, costituisce un evento caratterizzato da naufragi plurali declinati in uno solo. Addirittura senza una gerarchia precisa, ma complementari e responsabili.

La madre di un incidente di questo genere sono il mondo economico e il tipo di turismo che sta dietro all'industria delle crociere.

Molti anni fa, fino alla prima metà del Novecento, quando ancora le navi passeggeri erano uno strumento di trasferimento e di viaggio, c'erano rotte "croceriste" molto esclusive per super ricchi, la cui eco si può trovare nei romanzi di Agatha Christie o in quelli di Edgar Wallace. Una crociera poteva andare da Liverpool fino a Hong Kong facendo scali culturali e mondani a sud di Suez (dove oggi c'è la "proletaria" Sharm El Sheik), a Bombay, Colombo nello Sri Lanka



(allora Ceylon), Singapore, Bangkok (solo in qualche percorso), per concludersi a Hong Kong. Fino a una ventina di anni fa, c'erano ancora tracce degli alberghi, ristoranti, locali dove i genitori del jet set trascorrevano i giorni della tappa. Anche Bali, che nasce al turismo di massa negli anni sessanta del Novecento, tra i prerequisiti allo sviluppo, citati dai suoi programmatori, annoverava visite di yacht croceristi con a bordo celebrità del calibro di Charlie Chaplin, nel corso degli anni trenta. Ma le rotte allora erano in prevalenza solcate da navi passeggeri di collegamento che trasportavano ricconi benestanti insieme a emigranti e straccioni. Anche il Titanic, per quanto speciale, apparteneva a questa categoria di navi.

Le crociere che portano fino all'incidente del Giglio, più che navi, sono semplicemente stupefacenti alberghi galleggianti di massa, dove la visita ai luoghi occupa un tempo trascurabile. La navigazione è un'esperienza irrilevante. La vacanza, tra le meno care all'acquisto, è tutta rivolta a una incessante serie di attività, di cene, di film, pieces teatrali, di trattamenti di benessere, giochi e pasti eleganti. La vita dei vacanzieri è tutta interna alla nave tenuta insieme da un lusso di ghetto, che appare luccicante ai clienti, che li coinvolge a tempo pieno e costa poco alle compagnie. La Concordia, nave simbolo della vacanza crocieristica, offriva:

- 1) il massimo di attività mai registrate su una pseudo-nave da vacanza: il Centro benessere più grande a bordo di una nave, disposto su due piani per un totale di 2100 mq e gestito dalla società Samsara, spa.
  - 2) 1500 cabine di cui 27 interne al Centro benessere, 505 con balcone privato, cinquantotto suite di cui dodici all'interno del Centro benessere.
  - 3) quattro piscine salate, con copertura semovente di cristallo da usare in caso di maltempo, uno scivolo toboga, 5 vasche Jacuzzi idromassaggio, campo polisportivo, percorso jogging, cinque ristoranti di cui due a pagamento, tredici bar, un teatro su tre piani, simulatore di guida di Gran Premi automobilistici, video giochi, discoteca, sala da ballo e altri gadget minori.
- Non è così scontato che tanta stordente abbondanza divisa per i quattromila passeggeri funzionasse con facili accessi. Per i turisti tanto lusso corrisponde anche a una forma di turismo a basso costo nominale. Le offerte di base sono basse, ma nel mondo totalizzante della nave la spesa può lievitare di molto. Il carattere di questa forma di turismo di massa sta tutto nelle attività e nel lusso temporaneo. La navigazione e i luoghi sono del tutto secondari. Diremmo con una vecchia espressione che la nave da crociera è "un'istituzione totale" nella quale non esistono più i ruoli marinari tradizionali. Il Comandante diviene un incaricato di relazioni, con i clienti, e questo vale anche per una parte dell'equipaggio. Vi sono navi americane dove i camerieri di stanza della prima classe vengono istruiti sul profilo psicologico del cliente fornito dal Tour Operator, per adottare comportamenti conseguenti: confidenziali, taciturni, professionali, eccetera.

I camerieri provengono da paesi dove sono state costruite reti di reclutamento classiche per navi che battono bandiera di convenienza per motivi fiscali e altri più misteriosi. Questi paesi, come ricorda Sergio Bologna nell'articolo che segue, vanno dalle Filippine, a Sri Lanka, all'Ucraina ai Balcani. Paghe basse, ma alte per il paese di provenienza, poco inglese come unica via di comunicazione. Insomma un quadro noto e facilmente immaginabile di sfruttamento pesante, di equipaggi multietnici ben lontani da quella vita plurale che Melville assegna



alla ciurma del Pequod. La condizione dei lavoratori di crociera è fatta per i più di imbarchi procurati da mediatori (che spesso chiedono di essere pagati), di assenza di diritti e di un filare diritti, secondo regole non scritte. È questa miscela di fattori interni all'organizzazione delle compagnie e al mercato internazionale del lavoro marittimo che espone a una tipologia di incidenti "perfetti".

Ora, lo scoglio fatale del Giglio riguarda la folle rotta della Concordia e la responsabilità è legalmente del comandante, ma la compagnia ne ha una quota di partecipazione, mentre l'industria delle crociere in sé, costituisce il fattore base di rischio. Il gigantismo delle navi, la struttura gerarchica, la presenza della compagnia che controlla tutti come un grande fratello in nome del risparmio delle spese e del massimo rendimento, sono fattori che portano verso l'irresponsabilità "controllata" e conducono a naufragi "perfetti" irriducibili alla "ragione marinara", cioè alla cultura e ai know how della navigazione. Andrebbe rispolverata, seppure in senso rovesciato rispetto all'originale, per Schettino e per i suoi padroni, una affermazione di Caio Duilio alla vigilia della battaglia di Milazzo: "Navigare necesse est". L'ammiraglio romano diceva ai poveri marinai di fresca "nomina" anche che "vivere non est necesse", mentre la Costa Crociere sezione della Carnival americana, dovrebbe sapere che oltre all'intrattenimento da "sogno", la sicurezza in mare richiede un know how e un'organizzazione.

Malgrado l'industria del baraccone sul mare, un naufragio rimane sempre un naufragio, cioè una situazione limite nella quale emergono attitudini e reazioni. Parafrasando Tolstoj si potrebbe dire che "tutte le navigazioni felici si assomigliano, ogni naufragio è tale a modo suo".

Il comandante lascia la nave come fosse un impiegato del catasto e questa è una follia che non scaturisce dal codice d'onore della navigazione, bensì dal buon senso della responsabilità e della solidarietà. Non ci sono state esercitazioni di abbandono della nave, non ci sono ordini precisi. Di nuovo il naufragio perfetto, cioè il più assoluto che si possa immaginare. Anche questo comportamento è il risultato del "modo crocieristico di organizzazione" della navigazione. Perché aspettarsi comportamenti responsabili quando non sono previsti neppure quelli umanitari e generosi? Io vivo in un posto di mare, dove perfino la conta del tempo che passa viene fatta a volte con i naufragi (prima dell'affondamento del Pinguino, facevo la terza elementare quando affondò il Malfizia eccetera). Insomma siamo abituati a considerare i naufragi dei pescherecci come eventi drammatici, ma ricorrenti. Ogni volta al naufragio (soprattutto se non si salva nessuno e non ci sono testimoni) si aggiunge il sospetto di concause infamanti. In genere parto di fantasia. Mai ho sentito una storia (fatte le debite proporzioni quantitative) simile a quella della Concordia. Non sono state la codardia del comandante o l'impreparazione dell'equipaggio alle manovre, ma l'affrontare un evento così sconvolgente e stravolgente come una prassi amministrativa. Più grave dell'eventuale ruolo di una bionda che non doveva esserci, della difficoltà di comprensione tra i marinai.

Ogni naufragio ha una seconda vita per il significato simbolico che assume. Quello della Concordia ha segnato il collegamento tra l'irresponsabilità di comandante e compagnia con il "carattere degli italiani" (per usare un termine leopardiano). Questo fatto riporta ad altri naufragi che assunsero un alto valore simbolico.

Nel giugno del 1816, la fregata francese Méduse partì da Rochefort in direzione del porto di





Saint-Louis, sulle coste del Senegal, con altre tre navi. Il capitano della fregata aveva una scarsa esperienza di navigazione. La missione della fregata era quella di accertarsi che l'Inghilterra avesse tenuto fede al trattato di Parigi e avesse abbandonato la colonia del Senegal, ora ritornata tra i possedimenti francesi. Distaccate le altre navi la *Méduse*, si incagliò su un banco di sabbia al largo della Mauritania. I passeggeri più importanti e illustri presero posizione nelle sei scialuppe disponibili, mentre per l'equipaggio e altri meno illustri fu approntata una zattera trainata dalle barche. Ma la zattera andava più a fondo della linea di navigazione delle scialuppe e il comandante decise di tagliare la cima e lasciare zattera e superstiti al loro destino. Un destino pesante perché venti persone morirono (alcuni per suicidio) già la prima notte e dopo il nono giorno alcuni sopravvissuti iniziarono a mangiare i morti, mentre altri preferirono morire di fame. Il battello *Argus* incrociò la zattera dopo tredici giorni. Ma ancora cinque naufraghi morirono nella notte seguente. Il caso divenne il simbolo della incapacità e della perfidia della monarchia borbonica restaurata. Ma anche del mondo di intrighi dei nuovi affaristi post-napoleonici che si sviluppava nel mondo degli affari (vedi anche il quadro fatto da Dumas con *Il conte di Montecristo*). La discriminazione verso i meno privilegiati per posizione sociale, il cinismo del comandante, peraltro riconosciuto incapace, e dei passeggeri privilegiati, il clima terribile e di sopraffazione reciproca a bordo della zattera provocarono una irreversibile caduta di credibilità del regime e un primo scricchiolio nella Europa della Restaurazione. Un secolo dopo, la nave di lusso passeggeri inglese *Lusitania* venne silurata il 5 maggio del 1915 da U Boot tedeschi nel canale tra le isole di Irlanda e Gran Bretagna. Era la nave più veloce e attrezzata del suo tempo. Andava e veniva dagli Usa. Il governo tedesco avvisò che l'avrebbe affondata perché trasportava anche armi ed era anche armata con cannoni, come lo erano tutte le navi passeggeri dei paesi in conflitto. Il Primo Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill giocò di ambiguità. Forse voleva che l'affondamento avvenisse. La nave affondò con passeggeri inermi, le presunte armi, le spie. Da quel giorno l'immagine nazionale della Germania come nazione crudele e senza scrupoli, capace di efferata ferocia divenne un'idea diffusa, uno stereotipo comune, a cui il regime nazista diede ben altri rinforzi. Poi nel 1956 ci fu l'*Andrea Doria*, lo speronamento reciproco con un'altra lussuosa e imponente nave passeggeri: la bellezza della linea, il lusso a bordo, la velocità, per ironia del destino andarono a fondo a sole 50 miglia da Nantucket, porto di partenza delle ben più fragili baleniere narrate da Melville. Fu un colpo simbolico terribile per l'Italia che si era gettata alle spalle il fascismo e la retorica in favore della nuova immagine di nazione piccola ma laboriosa, arretrata, ma presente in settori avanzati come la cantieristica di lusso. Alla Costa Crociere è capitato il destino di essere il simbolo dell'Italia sull'orlo della crisi, della irresponsabilità degli italiani come etnia deviante della buona Europa, della crisi dell'arte dell'arrangiarsi. C'è persino una bionda, anche se non nord europea come nella mitologia degli anni di *La dolce vita*, ma est europea come suona più consono a un paese non più povero, ma in via di dissipazione. Il vecchio stereotipo della viltà si coniuga con quello dell'improvvisazione e non affidabilità. Non ci sono dubbi che i comandanti e affini della Costa Crociere ci hanno messo del proprio. Il cerchio si è chiuso e difficilmente sarà possibile combattere contro gli stereotipi. Mentre l'industria delle crociere continuerà a prosperare.



## Le multinazionali del mare

di Sergio Bologna

Strano che nessuno si sia chiesto quale bandiera batte la Costa Concordia. Strano che nessuno si sia chiesto chi stava sul ponte di comando della nave al momento dell'incidente. Strano che nessuno abbia ricordato che ai primi di ottobre del 2011 la nave portacontainer "Rena" della Msc è andata a sbattere contro l'Astrolabe Reef in Nuova Zelanda, uno dei più preziosi paradisi marini del globo, e che da allora (sono passati tre mesi e mezzo) sputa petrolio su quelle acque incontaminate, creando il più grave disastro ecologico in quell'emisfero. Strano che nessuno ricordi come l'Italia abbia a che fare in questi incidenti, per più motivi. Costa Crociere, nata italiana come dice il nome, è controllata dal gigante americano del settore. Ma chi la gestisce? Le navi, è bene si sappia, sono di proprietà, di norma, di una holding la cui prima preoccupazione è di metterle al riparo dal fisco e dalle norme sulle tabelle d'armamento presso certi paradisi fiscali (da cui le cosiddette "bandiere ombra" o flag of convenience). Ma sono gestite da Ship management societies specializzate che decidono le assunzioni di personale e lo fanno di solito in base al principio del minor costo. Sulla "Rena" c'erano 15 filippini su 20 uomini di equipaggio. I filippini hanno pessima fama, ma ingiustamente, da "paria" del settore sono diventati oggi tra quelli meglio preparati, perché negli anni hanno imparato che la loro vocazione era quella e hanno investito in scuole professionali, che rilasciano i diplomi e i certificati necessari per l'imbarco. Purtroppo oggi il mercato dei certificati falsi è fiorente, oggi i "paria" sono altri, ucraini, vietnamiti, turchi, bielorussi.

Pochi giorni fa c'è stata una manifestazione sul Canale della Giudecca a Venezia contro il passaggio delle grandi navi da crociera. Stava uscendo in quel momento la Msc Magnifica. Msc sta per Mediterranean shipping company ed è la creatura di un geniale italiano di Sorrento, Gianluigi Aponte, che ha trasferito le sue attività in Svizzera, a Ginevra, dove sembra abbia preso moglie con tanto di banca in dote. Ha una flotta di circa 150 navi portacontainer (è la seconda al mondo) e una flotta sempre più consistente di navi da crociera. I suoi comandanti e, spesso, anche i suoi ufficiali, sono di Sorrento o dintorni. Anche quello della Costa Concordia viene da Sorrento, si legge, e con il suo comportamento ha coperto di disonore una categoria di validissimi uomini di mare. Msc è famosa nel mondo per la sua mancanza di trasparenza. Non comunica informazioni relative ai suoi traffici, in particolare sui volumi di merce trasportata, non conferma né smentisce le notizie che le pubblicazioni insider sfornano ogni giorno sulle loro costosissime newsletter. Msc si è fatta largo con una politica di prezzi assai aggressiva, al limite del dumping, possibile quando si riducono i costi al massimo e magari quando si dispone di grande liquidità (gli invidiosi o i malevoli dicono di sospetta origine). Ma torniamo alla nave naufragata. Chi era sul ponte di comando? Il comandante e, si suppone, qualche ufficiale erano a cena con gli ospiti che si erano messi in ghingheri apposta. Che il personale fosse addestrato all'emergenza è probabile, ma per quanto riguarda il core manpower, il 10-15% del totale quindi, le centinaia di precari a bordo, che spesso parlano un paio di parole d'inglese al massimo, certo non lo erano. Chi aveva verificato il funzionamento dei verricelli delle scialuppe di salvataggio? Nessuno. La Rena era una nave substandard, sotto-