



Essere comandante a bordo

Un mestiere di responsabilità

Slide dalla 1 alla 6 - O Capitano! Mio Capitano!

O capitano! Mio capitano! è l'incipit di una poesia di Walt Whitman, famosa perché recitata da Robin Williams nel film *L'attimo fuggente*. La poesia è dedicata al presidente statunitense Abraham Lincoln. Curiosamente, Abraham Lincoln è il nome della fregata americana del libro *Ventimila leghe sotto i mari* con il compito di catturare un mostruoso essere marino che si scoprirà essere il Nautilus, comandato dal capitano Nemo. Se parliamo di capitani della letteratura, come non ricordare il caparbio e tragico eroe di *Moby Dick*, il capitano Achab?

Ma i capitani non vivono solo nei libri; sono figure in carne e ossa e rivestono un ruolo importante e di grande responsabilità. Il capitano rappresenta l'unica autorità a bordo di una nave. Durante la navigazione, svolge anche la funzione di ufficiale di stato civile, può sottoscrivere atti di nascita, di morte o di sparizione in mare, ricevere testamento o celebrare matrimoni.

Per essere più precisi dovremmo dire "comandante", perché il titolo di "capitano di lungo corso" non esiste più dal 2000. Ma quali sono i suoi compiti? Ovviamente quello di pianificare e gestire la navigazione. Garantire la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio. Controllare la manutenzione di macchine e attrezzature e il rispetto delle norme igieniche. Aggiornare il diario di bordo, gestire le risorse materiali e finanziarie e coordinare le risorse umane.

È un mestiere prestigioso, ma come si fa a diventare comandante? Il percorso professionale inizia con la qualifica di allievo ufficiale di coperta per quanto riguarda le navi civili e, invece, come allievo dell'accademia navale, se si vuole far parte della Marina Militare. La gerarchia, sulle navi mercantili, poi passa a terzo ufficiale, secondo ufficiale, primo ufficiale, comandante in seconda e, infine, comandante.

Slide 7 e 8 - Inconvenienti

In mare non ci si può far prendere alla sprovvista, bisogna essere sempre pronti a qualsiasi situazione. I problemi possono essere di ogni tipo, di natura ambientale o umana.

Le condizioni del mare possono cambiare bruscamente, magari anche solo per poco tempo, ma sufficiente per creare danni. Le temperature possono abbassarsi di molto, il vento alzarsi, ci si può ritrovare avvolti dalla nebbia o incappare in un iceberg magari troppo poco emergente per apparire sui radar. Si può rischiare di urtare gli scogli o incagliarsi, soprattutto in zone vulcaniche, soggette ad eruzioni che possono modificare in modo repentino l'ambiente.

Non da meno è il rischio di collisioni con altre navi. Può capitare che una nave venga raggiunta da un'altra che viaggia più velocemente ed è quest'ultima che deve manovrare per passare a distanza di sicurezza. E non sempre fila tutto liscio. Ad esempio, il transatlantico Giulio Cesare, per salutare meglio un'altra nave passeggeri, la Rossini, le si avvicinò tanto da portarle via 20 metri di ringhiera della coperta.

Oltre ai problemi derivanti dalla navigazione, se ne incontrano altri a bordo, perché esattamente come nella vita in città, anche nella vita a bordo si incontrano criminalità e personaggi particolari.

Aneddoti di ex comandanti raccontano di un uomo raffinato che fa discorsi incoerenti e poi si scopre essere fuggito da un istituto psichiatrico; persone che escono dai loro nascondigli solo di notte; passeggeri che animano le feste di prima classe e che infine si scoprono non appartenere a nessuna classe e quindi imbarcati clandestinamente.

E se si commette qualche reato a bordo e si viene colti in flagrante, si può essere reclusi proprio dal comandante. A bordo dei transatlantici più grandi adibiti al trasporto di persone, c'è anche la prigione! Che non è altro che una piccola cabina con servizio, in genere ubicata a prora e individuabile per le sbarre all'oblò.

Slide 9 e 10 - Sicurezza

Due anni dopo uno dei più celebri naufragi della storia, quello del Titanic nel 1912, 162 paesi firmarono a Londra la SOLAS, acronimo di Safety Of Life At Sea, ovvero la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

L'obiettivo era stilare una serie di norme che stabilissero degli standard minimi per la costruzione, l'equipaggiamento e il funzionamento delle navi.

Oltre a questo poi sono stati stilati leggi e regolamenti, nazionali e internazionali per

aiutare un comandante nel delicatissimo compito di gestire una nave in situazioni di difficoltà. Ad esempio il Regolamento internazionale per prevenire le collisioni in mare (COLREGS), oppure il codice Italiano della navigazione che elenca una serie di provvedimenti "per tentare di assicurare la salvezza della spedizione con tutti i mezzi" e impone al comandante di "dirigere personalmente la manovra e la navigazione in tutti i casi in cui questa presenti particolare difficoltà".

Rispettare regolamenti e prassi consolidate garantisce un altissimo livello di sicurezza per la nave e i passeggeri, tuttavia l'imprevisto può sempre capitare. Per questo una delle caratteristiche più importanti che deve avere un comandante è la capacità di mantenere la calma e i nervi saldi durante situazioni critiche e pericolose.

Slide 11 e 12 - Naufragi

Sempre il codice della navigazione italiano del 1942, all'articolo 303, recita che "in caso di abbandono della nave, il Comandante deve "lasciare per ultimo la nave provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia".

In caso contrario la legge prevede la reclusione che può variare dai due fino ai 12 anni.

Sono trascorsi 10 anni dal naufragio della Costa Concordia, la breve e concitata registrazione che intimava al comandante di tornare a bordo ci mostra come non dovrebbe comportarsi un comandante in situazioni d'emergenza. La nave, avvicinandosi troppo alla costa, impattò con degli scogli al largo dell'isola del Giglio, ritrovandosi con un grosso squarcio nello scafo. L'incidente, avvenuto il 13 gennaio 2012, causò il parziale affondamento della nave, la morte di 32 persone e il ferimento di altre 157. Il comandante, Francesco Schettino, è stato condannato nel 2017 a 16 anni di reclusione per omicidio colposo plurimo, naufragio colposo e abbandono della nave.

Slide 13 - Coraggio

"Scenda, comandante. A bordo non c'è più nessuno... Scenda o risaliamo noi e restiamo con lei". Fu così che il secondo ufficiale Osvaldo Magagnini convinse il comandante Piero Calamai ad abbandonare l'Andrea Doria, la mattina del 26 luglio 1956, prima che affondasse nell'Oceano Atlantico, di fronte alla costa di New York.

L'Andrea Doria era l'ammiraglia della flotta italiana, il 13° transatlantico più grande al mondo. Costruita a Genova nei cantieri navali dell'Ansaldo e varata a giugno del 1951, rispettava i criteri di costruzione della SOLAS del 1948 e non del precedente accordo del 1929, che comunque era ancora in vigore. Lo scafo era diviso in 12 compartimenti stagni; tutti i locali abitati erano protetti da un impianto di estinzione automatica; ospitava 16 scialuppe di salvataggio, sufficienti per 2000 persone (circa 200 in più rispetto alla popolazione massima di bordo). Non si badò a spese sotto nessun punto di vista. La nave era la prima ad avere una piscina scoperta per ciascuna classe. Gli interni erano disegnati dai più grandi architetti dell'epoca: Giò Ponti, Nino Zoccola, Gustavo Pulitzer-Finali e Giulio Minoletti. Le decorazioni, le suppellettili e le opere d'arte presenti a bordo erano state realizzate appositamente per la nave da artisti come Salvatore Fiume, Lucio Fontana, Fausto Melotti, Emanuele Luzzati.

L'Andrea Doria era la più bella nave passeggeri dell'epoca, il simbolo della rinascita economica e industriale italiana. Salpò da Genova per la 101° traversata Genova-New York il 17 luglio 1956, guidata da Piero Calamai, esperto comandante. L'arrivo era previsto alle ore 9:00 del giorno 26 luglio.

Ma la nave non attraccò mai: alle 10:09 di quella stessa mattina si inabissò al largo del faro di Nantucket, una piccola isola a nord di New York, nota ai marinai perché sempre avvolta dalla nebbia e situata in un'area era particolarmente pericolosa a causa dell'intenso traffico marittimo di navi.

Undici ore prima, l'incidente.

Alle 22:45 sul radar della Doria comparve una nave: era la Stockholm, una nave rompighiaccio che procedeva in senso contrario su una rotta parallela. Calamai, che era in cabina di comando, data la forte nebbia, stimò che sarebbe passata a un miglio di distanza. L'Andrea Doria continuò sulla sua rotta corretta, a velocità ridotta, emettendo i segnali acustici obbligatori in caso di nebbia. All'improvviso la nave svedese sbucò dalla nebbia con le luci rosse accese senza aver emesso alcun segnale sonoro antinebbia: stava andando addosso all'Andrea Doria.

La prua della Stockholm, attrezzata come rompighiaccio, colpì il fianco della prua della nave aprendo una falla di 20 metri. L'Andrea Doria iniziò ad inclinarsi lentamente ma inesorabilmente e il comandante diede inizio alle operazioni di salvataggio dei passeggeri. Alle 4:00, quando venne ultimato lo sbarco dei passeggeri, la nave che stava affondando era inclinata di 35°. Alle 10:09 l'ammiraglia, inclinata di 80°, sprofondava in mare.

Morirono 46 persone sulla Doria e 5 marinai della Stockholm. Tutti i superstiti, oltre 1600 persone, sopravvissero: fu il più grande salvataggio della storia.

Il processo non chiarì le colpe e si concluse con l'accordo fra le assicurazioni delle due compagnie navali. Molti studi successivi hanno confermato la correttezza dell'operato del comandante italiano e del suo equipaggio.

Calamai però non riprese mai più il mare e non superò mai il trauma del disastro, tanto che si dice che, prima di morire, nel 1972, si preoccupò ancora di chiedere "sono tutti salvi i passeggeri?".

Slide 14 - Credits

Questo testo è abbinato ai materiali online

“Essere comandante a bordo”

Immagini, podcast e presentazione realizzati da Giovanna Rocchi, con il contributo di Adele Giacoia per il progetto Digital Library 2021.