

Rossana Copez



*CON
IL
FAVORE
DI
EOLO*

Rossana Copez

*CON
IL
FAVORE
DI
EOLO*

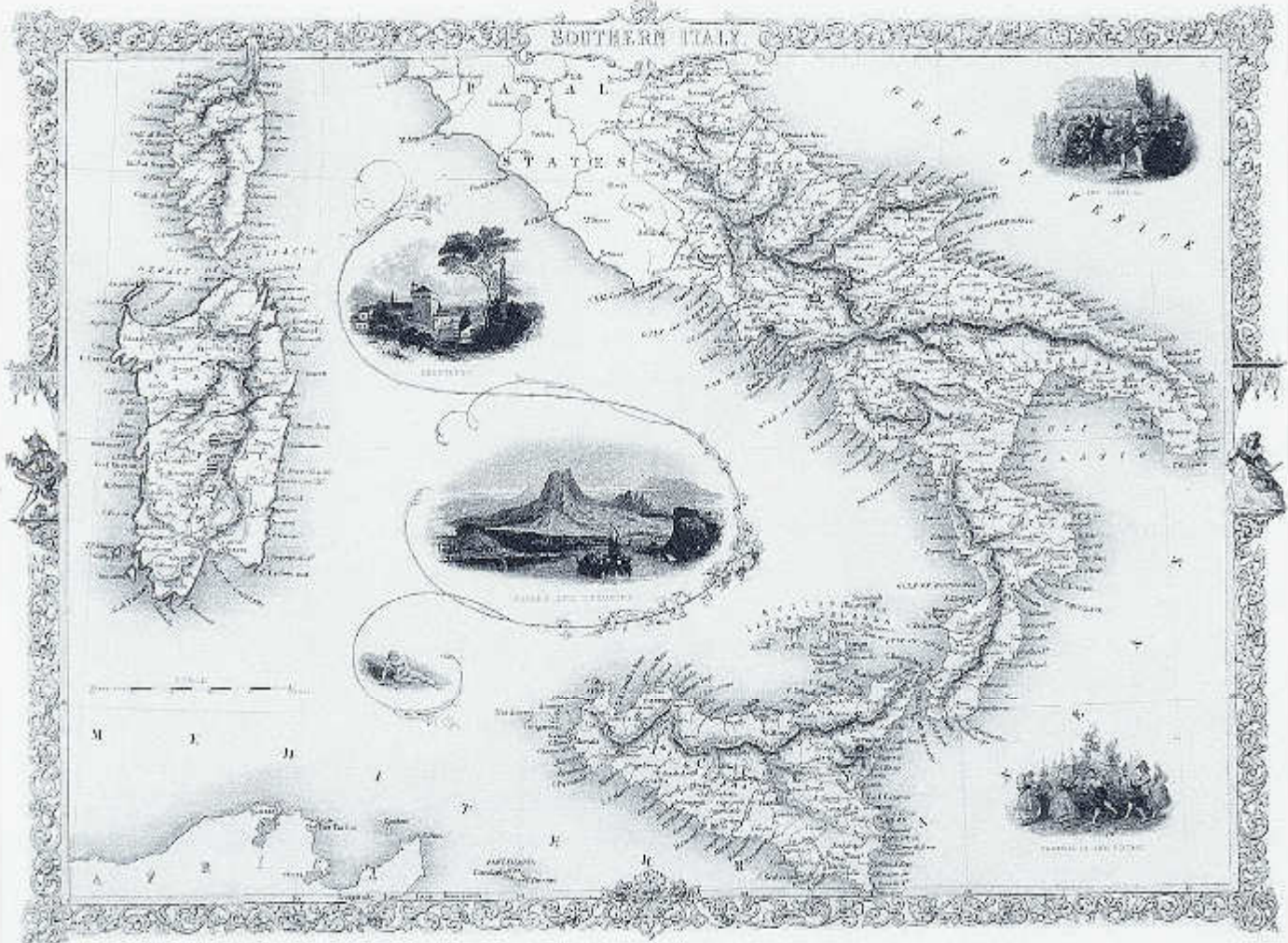
Presentazione di
Marcello Saija

Riangraziamo vivamente tutti coloro che ci hanno offerto la loro collaborazione

Alberto Cervellera, Salina
Costa Crociere, Genova
Imperial War Museum, London
Fairchild Dornier, Germany
Intertanko, Norway
Claudio Merlino, Canneto Lipari
Richard & Anna Martin, U. K.
Ministry of Defence, London
Mursia Editore, Milano
Giuseppe Ortese, Messina
Royal Navy Submarine Museum, Hampshire
Marcello Sajia, Messina
Sarenco, Cagliari
Capt. Pro Schiaffino, Camogli

Traduzioni di Andrew M. Graham, MBE

SOUTHERN ITALY



Presentazione

Mi è recentemente capitato di dover raggiungere Cagliari dalle Eolie, per un convegno di studi. È stata un'Odissea! Tra Aliscafo per Milazzo, pullman per Messina, navetta dello Stretto, transfer per l'aeroporto di Reggio Calabria, due aerei con scalo intermedio a Fiumicino, ho impiegato un giorno intero. Certamente più di Padron Vincenzo Cincotta che, a metà Ottocento, varando il suo brick - goletta "Giuseppe" dagli scari di Stromboli, poco dopo il tramonto, con il favore dei venti orientali e meridionali, giungeva nel porto di Cagliari all'alba del giorno seguente.

Per lui, quindi, la Sardegna era vicinissima, ma lo era anche per il figlio Bartolo che, negli anni 40, qui decide di trasferirsi per lavorare e commerciare in proprio la pomice eoliana. Lo è per Vincenzo Cincotta jr. che ha poi lasciato la pomice per fare l'agente marittimo spedizioniere ma non ha mai mancato di seguire, all'inverso, la medesima rotta di suo nonno, ufficialmente per trascorrere periodi più o meno lunghi di vacanza nella casa di Bagnamare, sostanzialmente perché è fortemente impegnato a conservare e tramandare un bene che considera prezioso: la doppia identità.

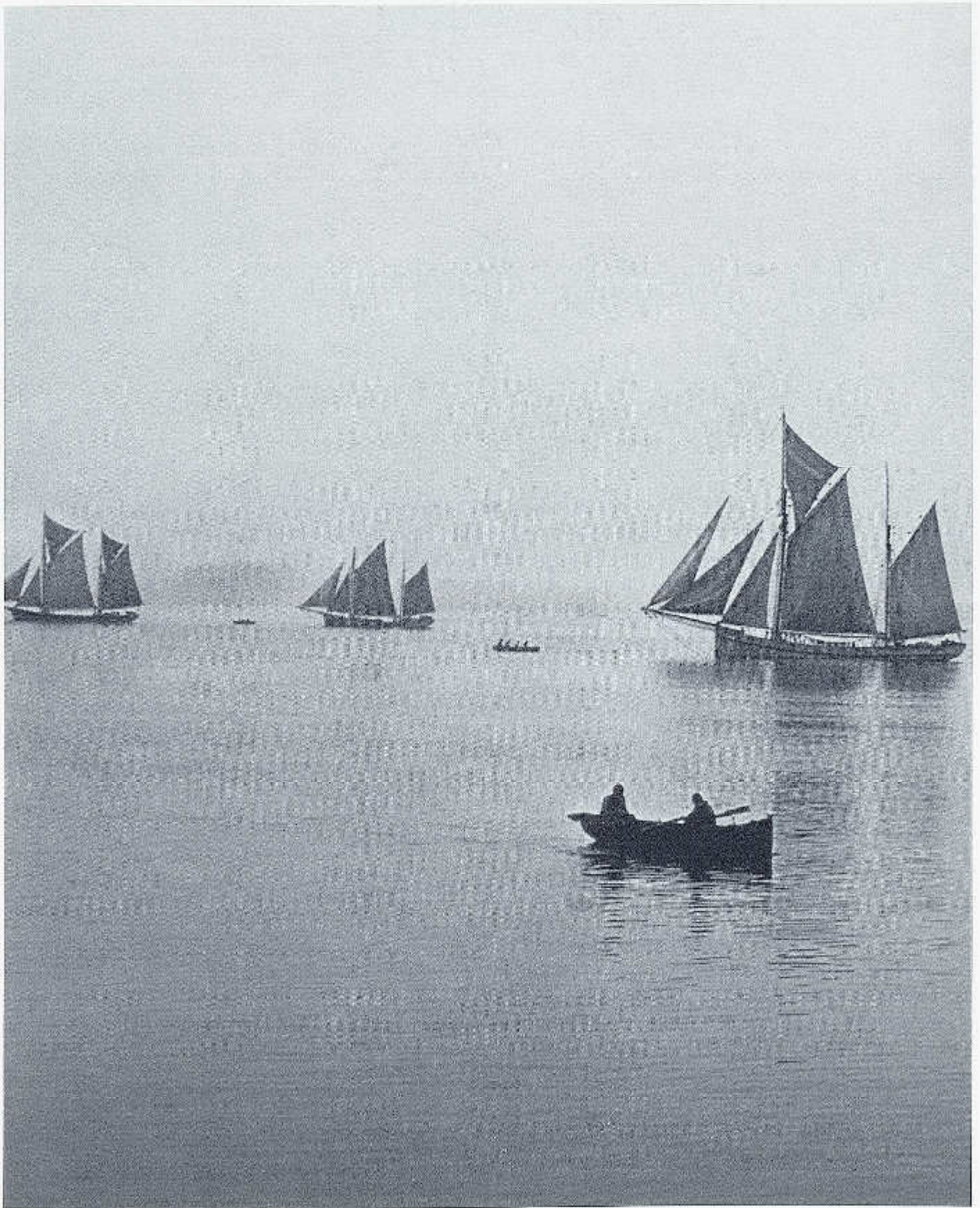
Basta incontrarlo a Lipari per capire il suo disegno. Intanto, è bilingue. Sentitelo con quanta singolare disinvoltura passa dalle doppie consonanti sarde al liparoto più tradizionale.

Mangiate, poi, alla sua tavola, e troverete, accanto al pecorino fresco (dei migliori), anche la caponata e i cucunci. Andate in giro con lui a Cagliari, per monumenti e palazzi, o nei mari dell'Arcipelago, per diporto, e vi capiterà di ascoltare la sua piacevole conversazione su ciò che unisce e ciò che divide le sue patrie.

Forse questa marcata doppia identità non la possedeva suo padre.

Certamente non la possedeva suo nonno.

Tuttavia è, senza dubbio, la risultante di ciò che è stata la vita dei suoi maggiori. È frutto, insomma, di quella straordinaria vicenda mediterranea che Rossana Copez ci racconta in questo libro.



Attenzione: quella che leggerete non è la Storia fatta coi documenti e con le testimonianze. Anche se l'autrice ha avuto la possibilità di accedere alle fonti, dopo averle consultate, ha scelto la trasfigurazione letteraria. Naturalmente, nulla è stato sottratto alla veridicità.

Molto è stato, invece, aggiunto alla possibilità di comprendere.

Scivolando sulla fluida prosa di Rossana (che scrive con la dolcezza con la quale parla), la fantasia del lettore si accende, e si accende di più di quanto debba e possa farla accendere un serio libro di storia.

Le tre generazioni dei Cincotta vivono nel filo di un racconto unico e brillante nel quale si colgono le ragioni che legano in uno sviluppo consequenziale l'attività del vecchio padron Vincenzo con l'affermazione dell'ultimo Vincenzo.

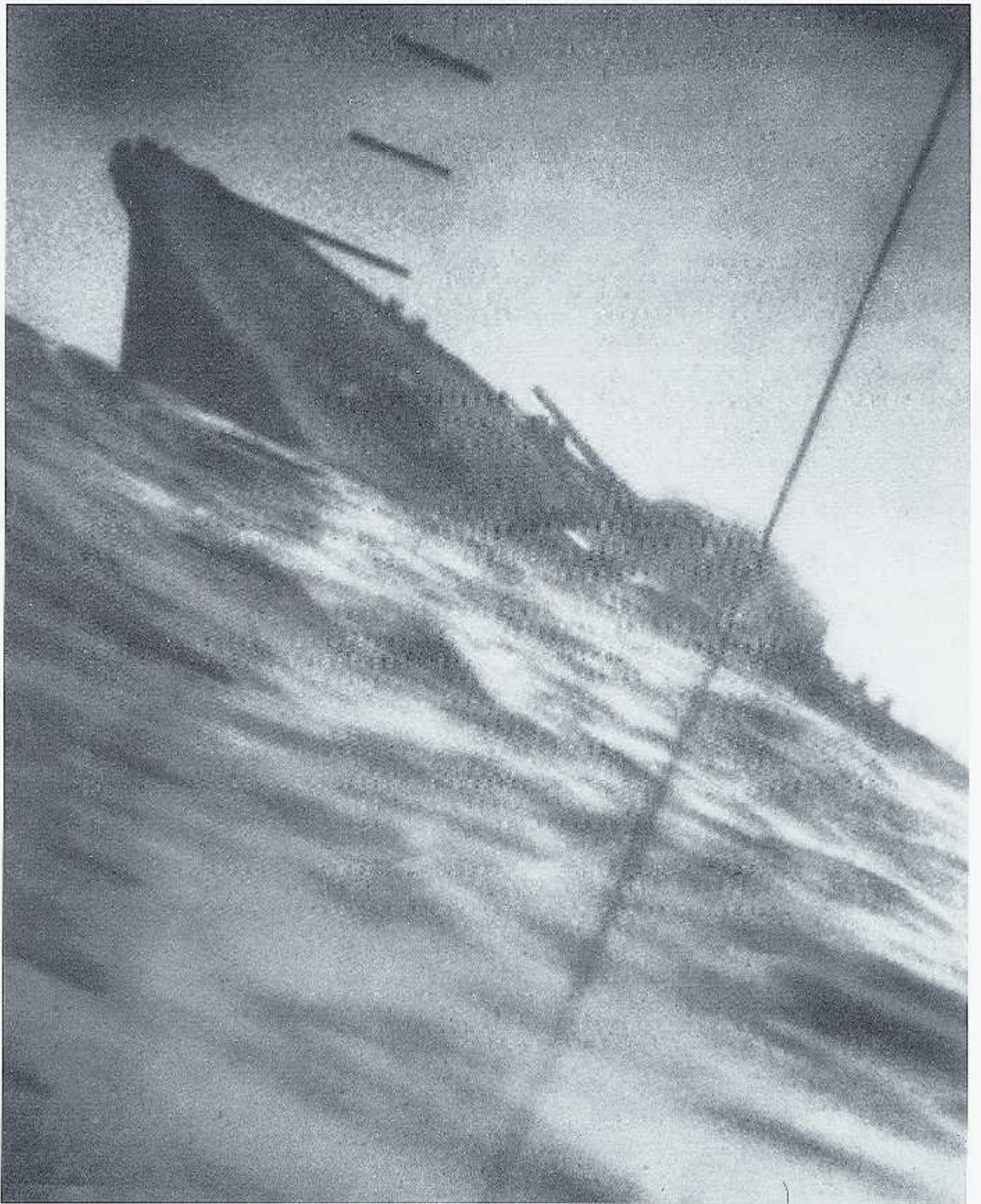
Ognuno è figlio del suo tempo!

Padron Vincenzo apre alla famiglia le vie del Mediterraneo (anche se abbiamo fondatissimi sospetti che, in realtà, è il di lui padre ad iniziare l'attività marittima con una marticana strombolana, ma questo poco cambia, anzi!); Bartolo coglie le opportunità che il suo turno generazionale gli offre, ma è grazie alla cultura del mare respirata fin da ragazzo che riesce a fiutare la "nicchia" dove collocare la sua iniziativa. Vincenzo jr, infine, costruisce l'agenzia marittima collocandosi nella gerarchia del mondo mercantile, a quel livello professionale di accomandante che nell'Ottocento governava l'attività di Vincenzo sr, e da cui, in parte, dipendevano anche i negozi di Bartolo.

Il cerchio, così, si chiude assumendo la medesima forma delle coste che contengono quel mare Mediterraneo nel quale questa vicenda familiare è nata, si è sviluppata ed ancora vive.

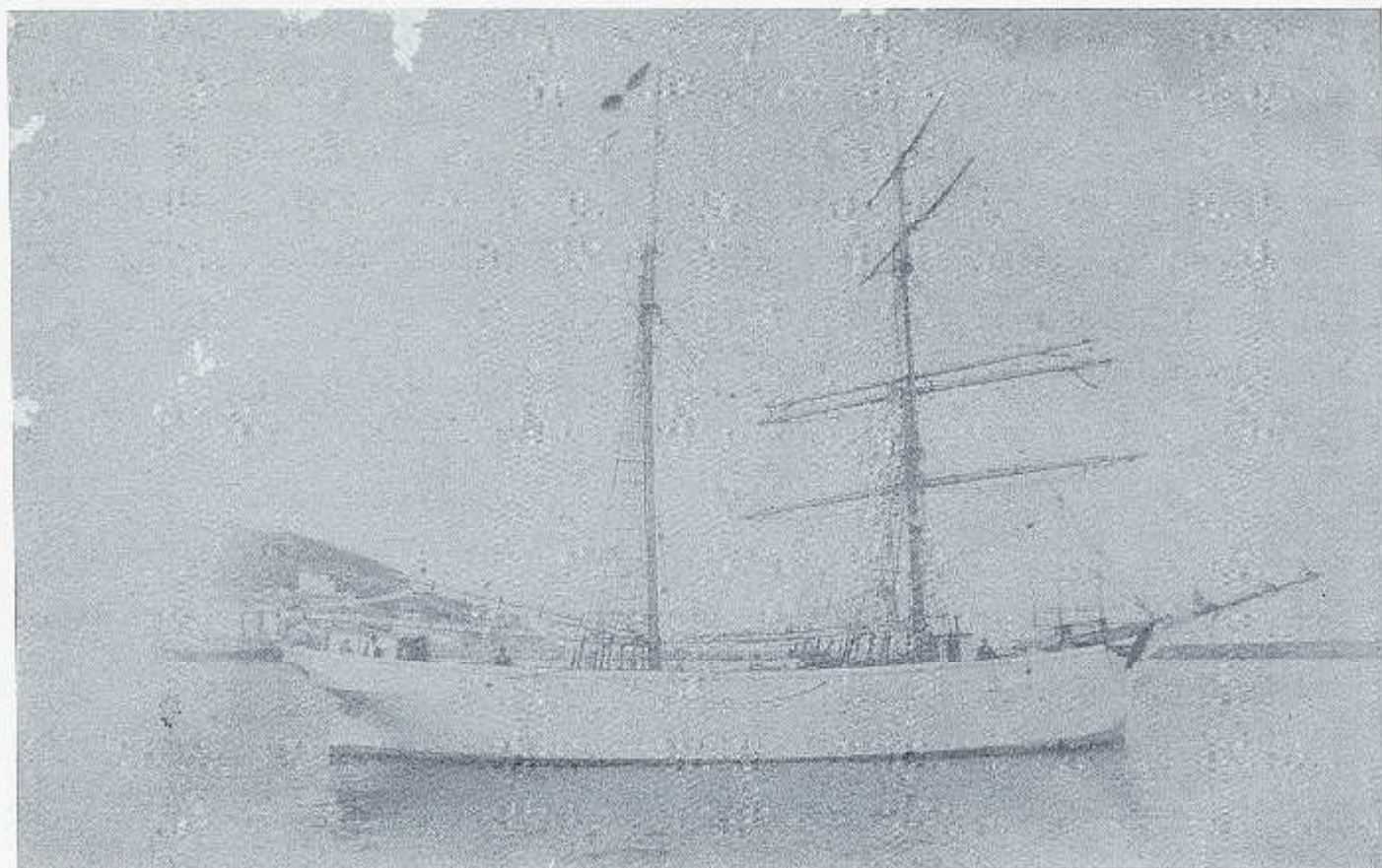
Marcello Saija

Salina, Aprile 2000



*Uomu isulanu, ora s'ì
ca ti nni po' iri:
a terra si movi e arritorna
a Storia a girari!
I ti, 'nta du richi,
canuscirà to figghiu ca c'eri;
pi tì basta sapillu:
Oggi, cumu aieri!*

*Uomo isolano, ora s'ì
che tu puoi andare:
la terra si muove e di
nuovo comincia la Storia!
Di te, domani, in due righe,
apprenderà, tuo figlio, che c'eri;
a te basterà saperlo:
Oggi, come ieri!*



... Il veliero "Giuseppe": il più bello, il più fidato...

Le Eolie, dette anche Liparenses o Vulcaniae insulae, sono un gruppo di sette isole vulcaniche, situate a nord della Sicilia, nel Mar Tirreno. Lipari, Vulcano, Stromboli, Salina, Panarea, Filicudi e Alicudi: isole fatate.

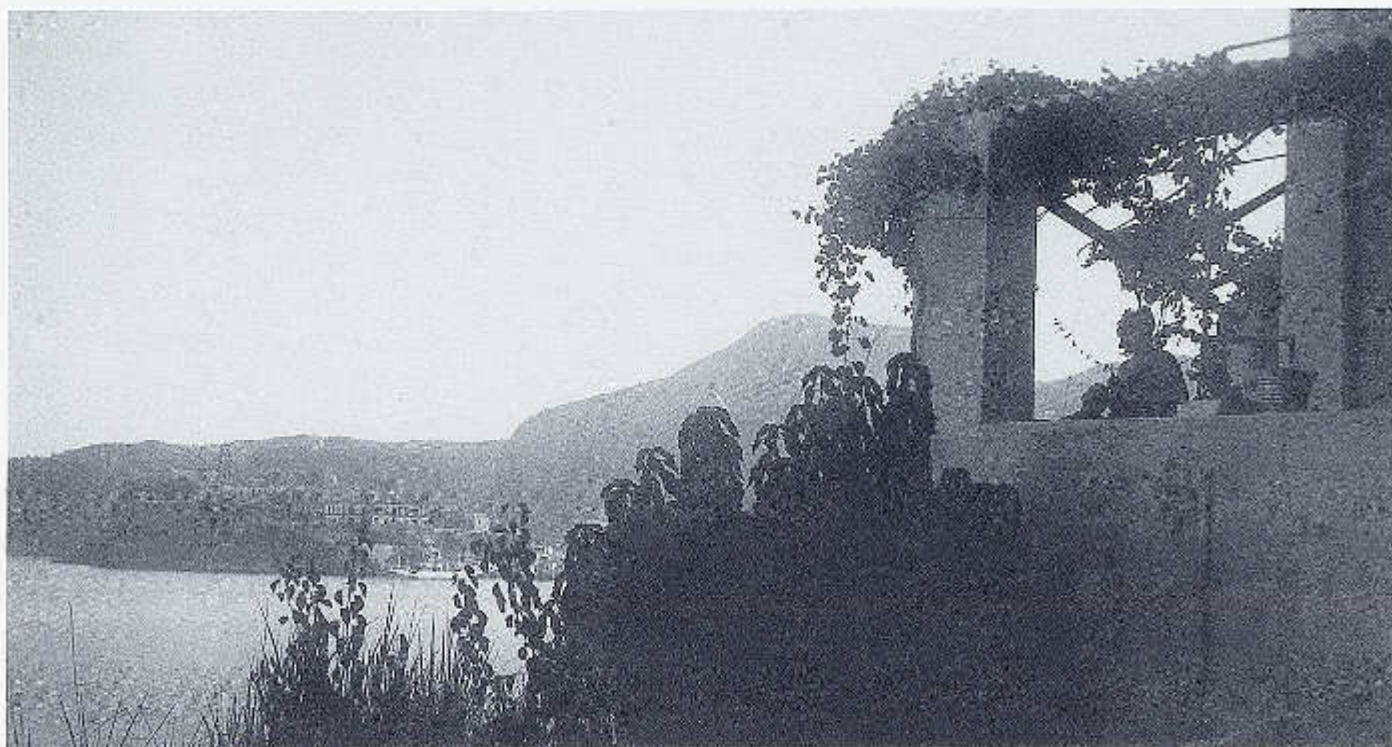
La loro è storia antica: hanno conosciuto la colonizzazione dei Greci, dei Cartaginesi e, nel 252 a.C., furono conquistate dai Romani.

Il mito racconta che il loro nome deriva da Eolo, che vi abitava felice con la moglie e la sua prole: sei figli e sei figlie. Eolo, il dio protettore e persecutore di Ulisse, che approdò a Lipari dopo le leggendarie navigazioni.

"E all'isola Eolia arrivammo; qui stava Eolo Ippotade, caro ai numi immortali, nell'isola galleggiante: tutta un muro di bronzo, indistruttibile, la circondava, nuda s'ergeva la roccia.

Dodici figli d'Eolo vivono nel palazzo,
sei figlie e sei figli nel fiore degli anni;
e qui le figlie dava ai figli in ispose"

Eolo è conosciuto come il dio dei venti, e del vento è la musica che si ode tra quelle scogliere. E i venti, si sa, sono amici dei velieri e dei naviganti. E proprio coi velieri è iniziata la grande avventura della famiglia Cincotta, originaria di Stromboli ma di Lipari per elezione.



"una casa sulla baia a Bagnamare"... ieri

Come ogni avventura che sia degna di questo nome, conosce momenti esaltanti, che si alternano a momenti di pericolo, di cadute e di prodigiose risalite.

Aveva almeno tre velieri Vincenzo Cincotta, il capitano dagli occhi cerulei come il mare, e due bei baffoni all'insù, secondo il gusto dell'ultimo scorcio dell'Ottocento.

Il veliero, per lui, era il "genius loci": era lavoro, ma anche calore e famiglia.

Mai avrebbe navigato Vincenzo, senza avere con sé, a bordo, i figli, le domestiche e la sua Marianna.

Il comandante Cincotta era, nello stesso tempo, capitano e armatore.

In quei tempi, proprio quando Jules Verne diventava un mito con la pubblicazione de "Il giro del mondo in 80 giorni", la navigazione era ancora avventura, avventura e intraprendenza.

Quando il veliero arrivava in porto, allora, nessun raccomandatorio marittimo andava incontro all'imbarcazione per proporre e organizzare la vendita delle merci. Era compito gravoso e importante del comandante.

E le stive, caricate di pomice pregiata, ma anche di capperi, di vino, di uva passa e passolina e di malvasia, a portare i sapori e i profumi delle Eolie in altri paesi, perché

anche altri popoli ne godessero, ritornavano, poi, nell'isola, ripiene di grano, tegole marsigliesi e altre merci.

Un veliero, allora, restava fuori, in genere, circa venticinque giorni, ma spesso capitava di stare in mare anche cinque mesi.

Quando così accadeva, il padrone non si limitava al trasporto e alla vendita dei prodotti dell'isola, ma, nel primo porto di destinazione, dove si liberava di una parte o di tutto il carico originario, si dava da fare per contrarre altri noli per altre destinazioni.

Talvolta le nuove committenze erano preordinate da accomandanti, a cui i mercanti erano collegati, altre volte, invece, il reperimento di nuove commesse era del tutto casuale.

Nei viaggi più fortunati, i padroni dei velieri autorizzati a lunghi tragitti, ottenevano ordinazioni a catena e toccavano vari porti del Mediterraneo.

Non temeva mare grosso né stanchezza, Vincenzo, e la sorte gli era amica.

Ancora nel primo decennio del Novecento poté godere e trarre profitto dal boom dei traffici commerciali seguito al terremoto di Messina, che aveva messo in condizioni di bisogno di tanti prodotti, gran parte della Sicilia.

Il capitano Vincenzo andava, veramente, a gonfie vele.

Riuscì ad avverare, dono raro per gli uomini, gran parte dei suoi sogni: un bel palazzo a Lipari, una casa sulla baia a Bagnamare, e terra da coltivare in un piccolo borgo dell'isola, chiamato "Agliozzo".



La baia di Canneto vista da Agliozzo



...nonno Vincenzo Cincotta nella casa di Bagnamare...

Lì sognava la vecchiaia, coi piedi sulla terraferma, ma in compagnia del profumo del mare e delle carezze del vento.

Per i velieri del capitano, però, arrivò la bonaccia, temuta dai naviganti perché impedisce il cammino. Eolo non era più al suo fianco, a farlo andare avanti, ancora avanti.

Già nel Mediterraneo le vele lasciavano il posto alle imbarcazioni a motore, più veloci e agevoli sia sul mare che nell'entrare in porto.

Tra gli armatori più forti finanziariamente si afferma l'idea che la crisi possa essere sfidata e superata armando velieri più grandi e potenti, capaci di far concorrenza alle navi, con il trasporto di notevole quantità di merci. Non più marticane e piccole barche, quindi.

A Lipari tale scelta, allora, aveva, in un certo modo, un senso, perché gli armatori erano contemporaneamente impegnati nell'attività mineraria e riuscivano a ottenere buoni guadagni se avevano la possibilità di trasportare cospicue quantità di pomice, materiale voluminoso ma leggero.

I Cincotta di Stromboli spostano a Lipari il proprio centro di attività e varano il brick-goletta "Il Giuseppe", che viene impiegato per un commercio di pomice in proprio, e a nolo quando vi è la richiesta di piccoli estrattori.

Ma a nulla può la generosa alacrità degli armatori, e il veliero diventerà, di lì a poco, soltanto evocatore di mistero, di pericoli e di sogni di romantici navigatori.

Evidentemente anche Vincenzo Cincotta lo era: lui credeva ancora e soltanto nei suoi velieri che, sicuri, solcavano le acque antiche del Mediterraneo e con i quali egli stesso navigava portando con sé la moglie Mariannina Fenech.

Nella sua testa, da vecchio sognatore, resterà fino alla morte l'immagine e l'amore per il veliero "Giuseppe": il più bello e il più fidato.

Il brick-goletta "Giuseppe" era agile nello scafo, montava un albero di trinchetto a sostegno di tre o più vele quadre, poste in ordine di grandezza decrescente, dal basso verso l'alto, ed un albero di macstro con vele auriche articolate in una randa ed in una controranda.

Il capitano, ormai vecchio, amava stare ore seduto comodamente sul "bagghiu" della sua casa, a fissare il mare e il volo dei gabbiani, a seguire il movimento delle onde, a cercarvi scorci di vita, immagini di un passato sempre presente nella sua testa.

E una sera, verso l'imbrunire, da quella striscia lattiginosa che sempre sovrasta il mare delle Eolie, come fosse l'Oceano, qualcosa sembra prendere forma, e il vecchio

Vincenzo si emoziona, aguzza gli occhi, non più tanto buoni, per mettere a fuoco ciò che il mare gli sta regalando: uno fra i ricordi più vivi e curiosi...

Entrava la goletta nel porto di Genova, piano, con cautela, come sempre.

All'arrivo del veliero un rimorchiatore gli si accostò...era tutto regolare...voleva contrattare il prezzo per portare la nave in banchina.

"Troppo alto il tuo prezzo - gli urlò il capitano - contratterò con altri il servizio".

Ma fu un bel braccio di ferro: il rimorchiatore rimase per ben tre giorni a fianco al veliero, nessun altro si poteva avvicinare. Ogni altra trattativa era impedita da quell'uomo che pareva non dormisse per fare la guardia.

Tre giorni e tre notti era rimasto lì, col suo cappuccio di lana in testa, a guardia della sua preda.

Ogni mattina si guardavano, i due uomini, dritto negli occhi, attraverso la nebbia che saliva dal mare e nonostante la diversa posizione: in alto il capitano, in basso il padroncino del rimorchiatore.

“E allora, capitano? - gli chiedeva con forte accento genovese - deve accettare, altrimenti l'uva passa si ammuffisce e la malvasia diventa spunta”.

L'aveva avvistato lui, il veliero. E lui voleva avere il diritto di vincere la contrattazione. Gli altri rimorchiatori capivano il linguaggio di quella sosta forzata, e stavano alla larga. Era sdegnato il capitano e non lo degnava di risposta.

Quell'altro non demordeva.

Tre giorni fuori porto, però, sono lunghi da passare se hai le stive piene di merce che può andare a male. La merce, solo la merce era il pensiero del comandante.

Dovette cedere. Accettò le condizioni proposte dall'uomo col cappuccio marrone.

E così il veliero fu portato in banchina.

I due riuscirono, poi, a guardarsi dritto in volto, senza la nebbia e a parità di altezza.

Si sorrisero con gli occhi e con tutte le rughe che caratterizzano le facce di chi va per mare.

Un caffè fumante li rimise d'accordo.

Nel più profondo del cuore, ognuno sentiva grande stima per l'altro.

Avevano davvero gareggiato. Ma non c'era stato un perdente: entrambi avevano vinto: in autorità, forza d'animo e rispetto per il lavoro dell'altro.

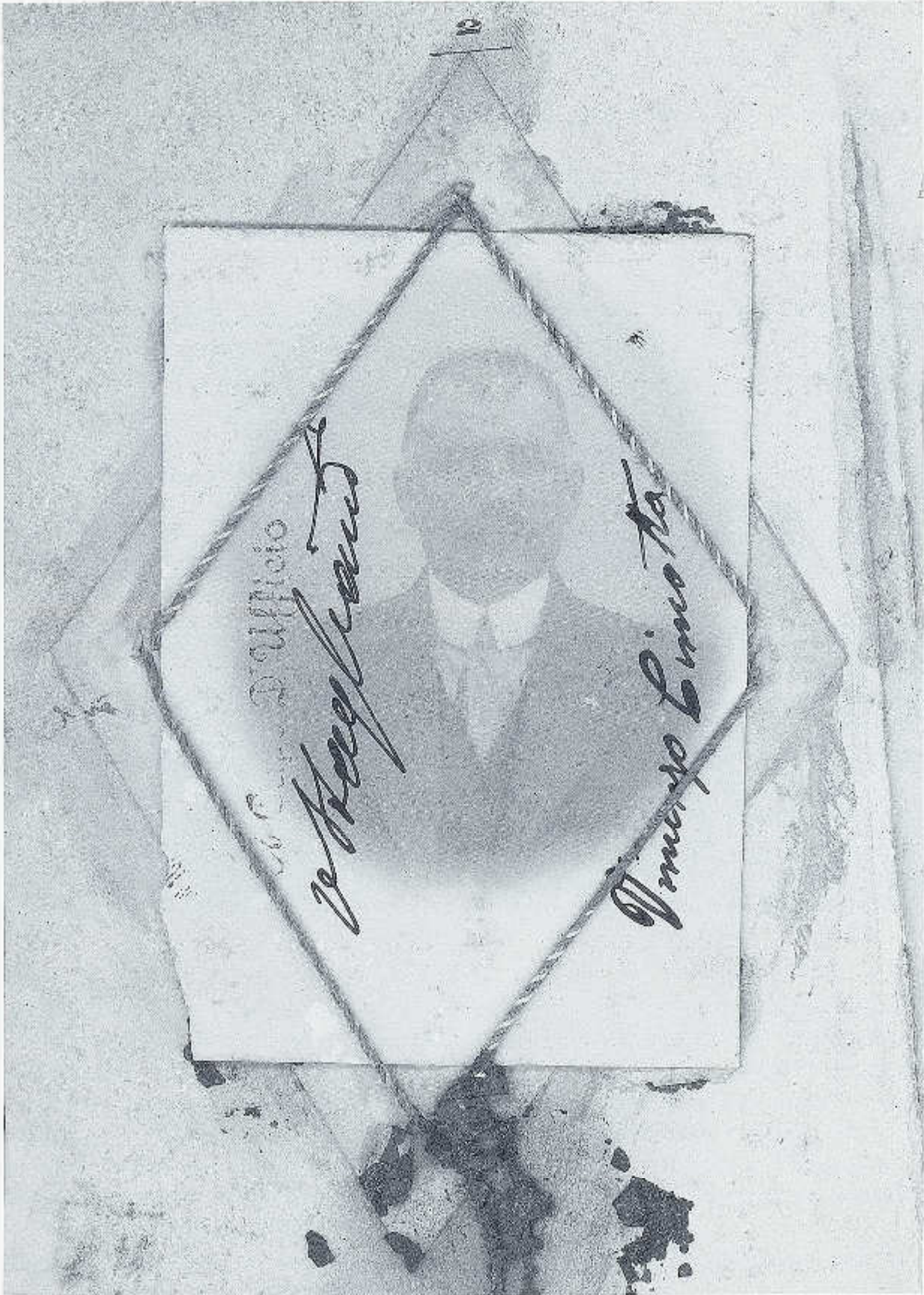
Quel cappuccio marrone svaniva tra le onde quando il capitano, vecchio e stanco, riapriva gli occhi.

Ma restava fermo e forte il ricordo nella sua mente.

Era il passatempo della sua vita sulla terraferma, quello: guardare il mare, sentire il rumore delle onde e riviverci scorci di avventure passate.

Nella sua testa di lupo di mare, il veliero era portatore di sogni.

E i sogni, si sa, sono il vero motore di ogni vita.



Verso l'isola dei Sardi

Era il 1915 e l'Italia si accingeva ad entrare in guerra: la prima mondiale, quando è nato Bartolo Cincotta.

E l'odore di guerra, con i suoi pericoli e disavventure, lo ha accompagnato per tutta la vita. Anzi, se lo è portato appresso, fino all'incontro col Padreterno, il simbolo della seconda guerra: un proiettile conficcato nel polpaccio.

Livorno 18 novembre 1931 No 8282

Comandante Militare di Messina
Comandante Militare di Messina

MARINA MERCANTILE ITALIANA

LIBRETTO DI MATRICOLAZIONE

di **Cincotta Bartolo Antonino Gaetano**
figlio di **Luigi** e di **Francesca Antonina**
nato a **Livorno** il **5 Marzo 1915**
domiciliato a **via** e iscritto
nella matricola della gente di mare del compartimento marittimo di **Messina** in qualità di **mozzo**
e imbarcato a **15.11.31**

CONTRASSEGNI

Statura metri 1,61	Naso regolare
Capelli castani	Viso regolare
Ciglia scure	Colorito giallo pallido
Fronte regolare	Segni particolari nessuni
Occhi castani	partecipa al culto cattolico

Il presente libretto consta di 72 pagine numerate di testo (con numerazione arabica) e XVI fuori testo (numerazione romana) ed è stato rilasciato questo giorno **1931**

Il Comandante del Porto

18

MOVIMENTI D'IMBARCO E SBARCO

MOVIMENTI D'IMBARCO E SBARCO	ESTERMINI
Riparto	14 8
IMBARCATO in veleggiata il 5-12-31 in qualità di mozzo sul veleggiatore di Luigi Cincotta al comando del veleggiatore 159 serie III per Bona	
SBARCATO in CAGLIARI il 1 SET. 1931 Anno IX gli scali	7 0
IMBARCATO in Livorno il 16.11.31 in qualità di mozzo sul veleggiatore di Luigi Cincotta al comando del veleggiatore 159 serie III per Cagliari	

Bartolo Antonino Gaetano era nato ad Agliozzo, vicino a Canneto, in una casa tipica eoliana: rosa il colore, sbiadito per il salmastro, e le terrazze pendenti per la raccolta dell'acqua piovana, col frontone a mo' di ricciolo, con l'imperfezione di mani artigiane. Infanzia intensa, la sua: da ragazzino a sgambettare per cinque chilometri ogni giorno per poter raggiungere, a Lipari, la scuola più vicina, e, ancor giovincello, a percorrere le strade del mare col padre: a imparare l'arte della navigazione, sul veliero "Giuseppe"; a imparare a conoscere l'odore della tempesta o della bonaccia. E, ancora, sui postalini che facevano servizio tra un'isola e l'altra.

Ma proprio sul "Giuseppe", in compagnia del padre, ebbe modo di conoscere, per la prima volta, Cagliari: vi fece scalo, il veliero, nel 1931.

Mai, Bartolo, poteva immaginare che quella città, costruita sulla bianca roccia di calcare, misteriosa e quasi africana come gli apparve entrando in porto, sarebbe stata, un giorno, la "sua" città, dove avrebbe gioito, pianto, vissuto.

Era troppo giovane, allora, e non ancora pronto o capace di "leggere" attraverso i segni e le coincidenze che il destino, talvolta, mette sotto gli occhi degli uomini.

Aveva appena assaporato i vent'anni quando scoppia la seconda guerra.

Bartolo Cincotta è secondo ufficiale sulla petroliera Frisco: imbarco dal porto di Genova.

Destinazione: Venezuela, Curaçao.

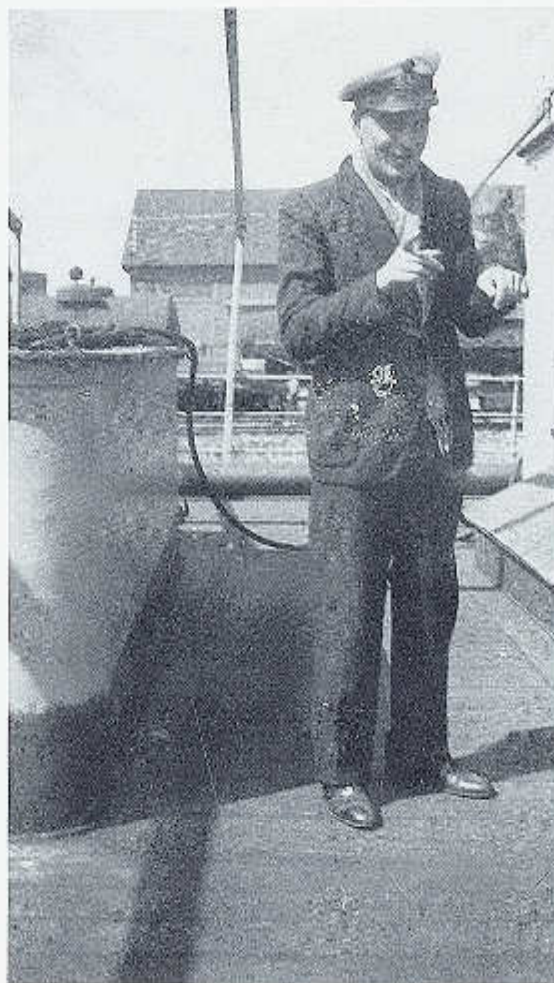
È giovane, ma gli sembra così lontana, ormai, la navigazione tranquilla sul veliero, sotto la responsabilità amorevole del babbo.

È tutto molto più avventuroso, pericoloso, e il futuro un gran mistero quando sai che vicino a casa tua si combatte una guerra, brutta guerra, la più feroce.

È il 1940 e il conflitto divampa ovunque.

Ben diciotto navi italiane erano bloccate in Brasile, sedici in Argentina e due in Uruguay.

Ma solo dal Brasile era pensabile effettuare spostamenti, perché il Presidente di allora, il dittatore Getulio Vargas, era simpatizzante, per ovvie ragioni politiche e ideologiche, con l'Asse italo-tedesco.

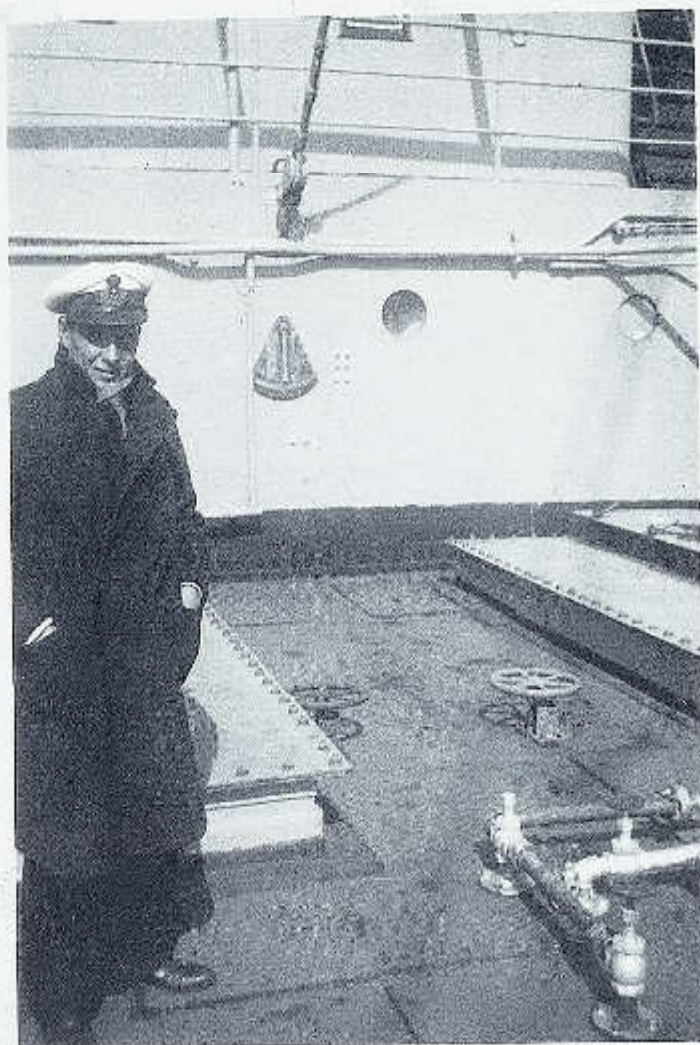


MOVIMENTI D'IMBARCO E SBARCO	NAVIGAZIONE	
	mesi	giorni
Riporto . . .		
IMBARCATO in <u>GENOVA</u> il <u>14 NOV 1939</u> In qualità di <u>uffiniante</u> denominato <u>Guido</u> al comando del (1) <u>C. S. C. Olimpia</u> ruolo <u>2967</u> serie <u>42</u> per <u>Saragat</u>		
SBARCATO in <u>Bordeaux</u> il <u>12 luglio 1941</u> avendo fatto gli scali al <u>Centro di ricerca giunta esultante</u> <u>A. 49. 02. in data 30.6.1941 qui imbarcato</u> <u>Dal P. Consolato di Melia in Bordeaux</u> <u>col foglio N. 2472 del 17.10.1941</u>		
IMBARCATO in <u>Genova</u> il <u>18/11/1941</u> In qualità di <u>uffiniante</u> denominato <u>Luigi Santucci</u> al comando del (1) <u>ONDA</u> ruolo <u>2143</u> serie <u>129</u> per <u>Genova</u>		
A riportare		

2. Grado e nome del Comandante

MOVIMENTI D'IMBARCO E SBARCO	NAVIGAZIONE	
	mesi	giorni
Riporto		
SBARCATO in _____ il _____ avendo fatto gli scali di _____		
IMBARCATO in <u>Genova</u> il <u>19-11-41</u> In qualità di <u>uffiniante</u> sul <u>ONDA</u> denominato <u>Luigi Santucci</u> al comando del (1) <u>uffiniante</u> ruolo <u>2143</u> serie <u>129</u> per <u>Genova</u>		<u>2 25</u>
SBARCATO in <u>Genova</u> il <u>11-3-1942</u> avendo fatto gli scali al <u>uffiniante</u> <u>per servizio</u>		
A riportare		

(1) Grado e nome del Comandante



Bartolo e i suoi compagni d'equipaggio restano bloccati a Fortaleza, in Brasile. Non si sentivano scoppi né sirene sulle spiagge brasiliane: e sei mesi di forzata inattività possono diventare, per chi è giovane e baldanzoso, perfino tempo di vacanza e di gioco. A godere del mare e dei tramonti brasiliani, mai mente umana avrebbe immaginato il terrore e la carneficina che nel frattempo si consumava nella vecchia Europa. Anche se quelle quindici navi da carico, le due petroliere e il transatlantico "Conte Grande" che stazionavano troppo a lungo nei porti del Brasile, Belem, Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahía non erano certamente rassicuranti. Gli uomini di mare, si sa, devono avere coraggio e sangue freddo durante la navigazione, equilibrio e nervi saldi nell'affrontare i pericoli. Ma una volta a terra, quasi a scaricare tensione e paura, rincorrono e cercano disavventure, come a confermare la propria forza e sicurezza.

Lo sapeva bene, questo, Bartolo. Durante le lunghe traversate a bordo del veliero "Giuseppe" suo padre gliene raccontava tante: di risse e coltellate consumate negli angiporti delle città sul Mediterraneo.

Ma anche a volerle scansare, certe situazioni, non sempre ce la fai: ti ci trovi dentro e non puoi farti da parte.

E di risse, anche Bartolo fu protagonista...

In quel locale fumoso e puzzolente di alcool, una sera, compare una ragazza che voleva vendere ai marinai delle bottigliette tutte colorate. Si avvicinano tutti gli uomini a quella bella ragazzetta, neanche tanto bella e avvenente, ma pur sempre donna, e chiedono cosa c'è in quelle bottigliette. Perché sono di tanti colori. E lei spiega, come riesce, un po' a parole, un po' a gesti, che oltre Fortaleza, a Cumbuco, si trova una sabbia che non è bianca come sulle altre spiagge, ma di tanti colori. Sorrideva la ragazza, mostrando la sua creazione: strati colorati di sabbia dentro il vetro, a formare disegni e parole, e compiaciuta per le bellezze della sua terra.

Ma quelli, uomini di mare, giovani e insolenti, non ci credono, pensano ad una presa in giro. Quando mai un lupo di mare si fa schernire da una donnetta che gli vuole spillare dei soldi vendendogli sabbia?

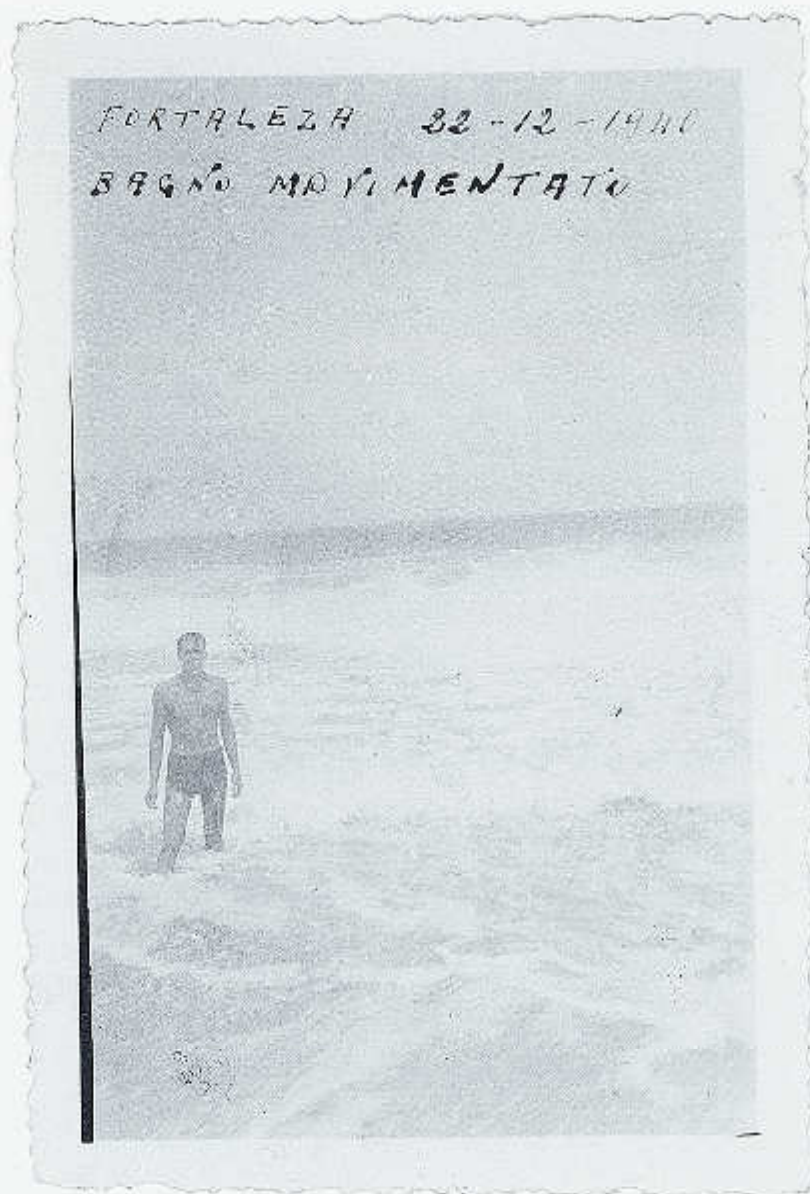
E quando mai s'era vista sabbia che non fosse del suo colore?

Qualcuno comincia ad offenderla, lei ha il viso spaventato, qualcun altro vuole toccare le sue braccia abbronzate e tornite, un altro la vuole difendere...ne nasce una rissa, che continua e continua anche se la ragazza ormai è sparita, fuggita, e da quegli uomini perfino dimenticata. Ma tant'è: una scazzottata spesso è salutare per scacciare angosce di attese infinite.



Chissà quante altre ne avrebbe raccontate Bartolo, se la vita fosse durata di più, molto di più...

Su quella lunga spiaggia di Fortaleza i ragazzi continuavano ad aspettare, giocando, raccontandosi vita, progetti e sogni, tra un tuffo e una nuotata, incantati e ammaliati da quelle dune di sabbia bianchissima. Continuavano ad aspettare...





In Europa, però, serviva rifornimento di petrolio: l'Asse lo chiede con urgenza. Arriva l'ordine di lasciare il Brasile.

A tutti i costi.

Era la sera del 28 marzo del 1941.

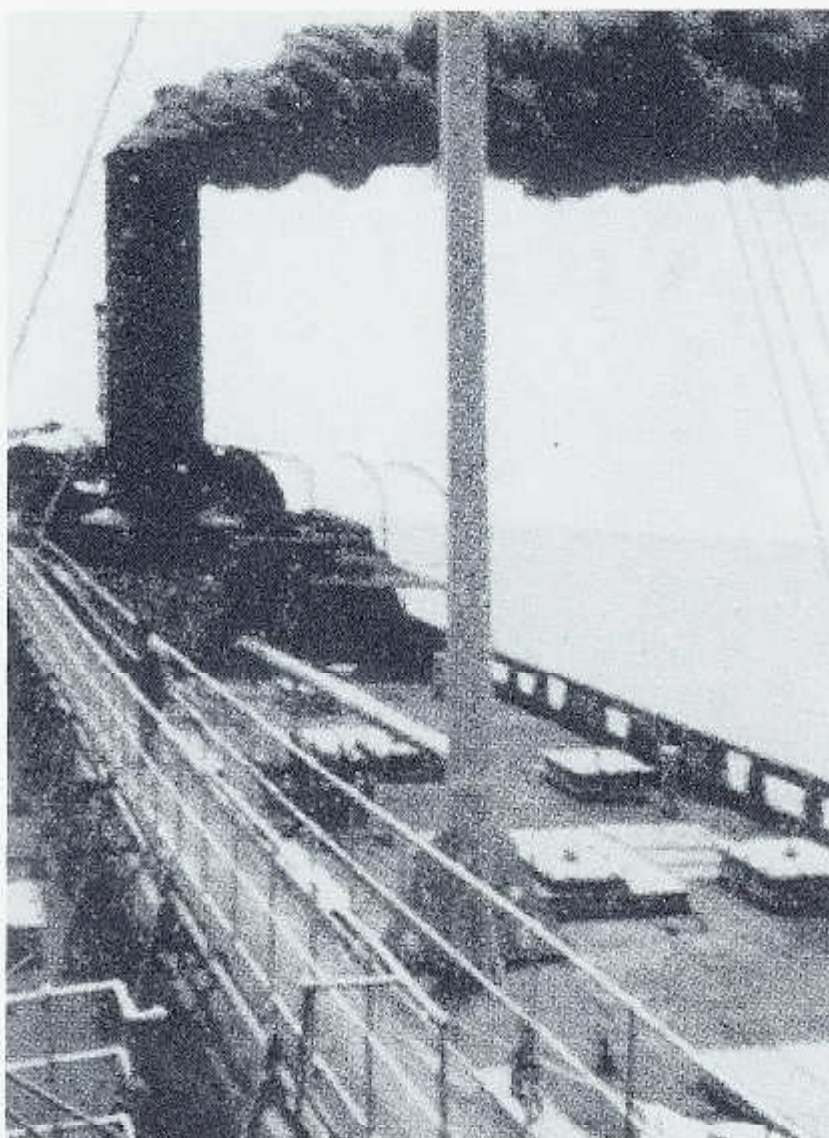
Si fanno partire le due petroliere: una era la "Frisco", 7000 tonnellate di portata, della Società Petroleum degli armatori Chiarella di Genova che, quali delegati italiani, contribuirono alla costituzione nel 1931 dell'Intertanko. Vecchia nave, coi motori a vapore. L'altra, la "Franco Martelli": ultimo gioiello dell'AGIP, 14 nodi di velocità, grazie a potenti motori FIAT, 15 mila tonnellate di portata.

Ma solo una ebbe la meglio sull'oceano e sul nemico: la "Frisco".

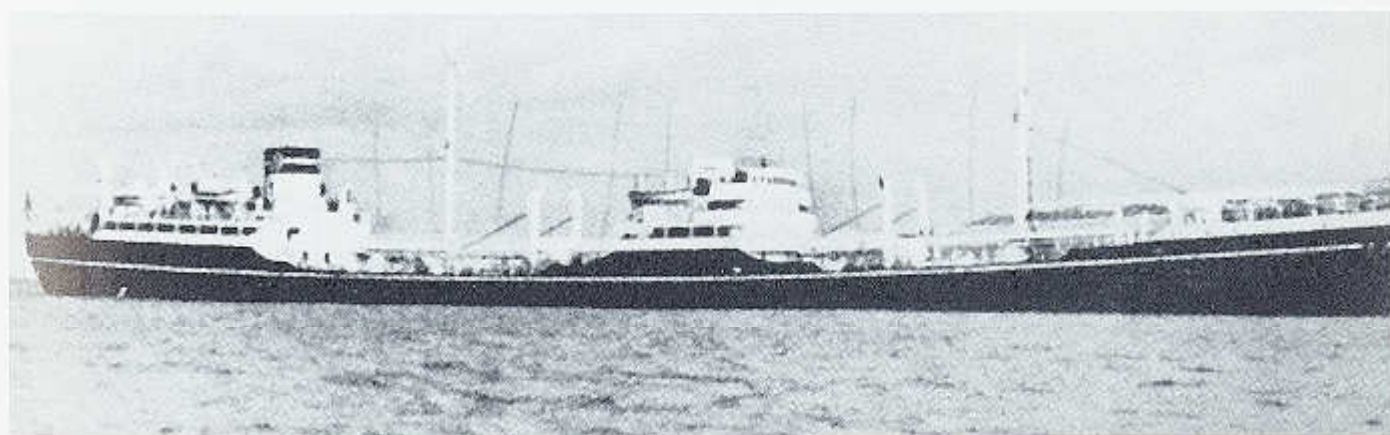
Bartolo Cincotta amava raccontare quell'impresa e gli piaceva darne la spiegazione.



La "Frisco" dalla copertina del libro "Forzate il blocco!"



La "Frisco" da una foto dell'album di famiglia



La "Franco Martelli" dell'Agip

NAVIGAZIONE ATLANTICA
IL FRISCO BEVE





“Uscimmo quella notte. A luci spente, silenziosamente. Il comandante Fraviga, esperto uomo di mare genovese, sapeva essere molto convincente: nessun rumore, massimo silenzio”.

Anche la paura doveva tacere, in quella notte. Facemmo le manovre quasi senza respirare. Ne andava delle nostre vite. Fuori dalle acque territoriali incrociavano continuamente le navi inglesi, armate e potenti, nemiche dell'Italia in quella prima fase di guerra. Ci avevano tenuto costantemente sott'occhio in quei lunghi mesi di sosta, spiavano ogni nostra mossa. La nostra paura e la tensione era alle stelle. Impercettibilmente si udivano le preghiere che ognuno di noi bisbigliava, a mezza bocca, al Padreterno, chè ci aiutasse.

Riuscimmo a lasciare Fortaleza: appena in mare aperto il comandante decise di fare una diversione iniziale, una “finta”, insomma, e poi dritti verso Nord. Per trenta giorni la fortuna fu dalla nostra parte, nessuna nave nemica ci avvistò.

In verità, la Frisco era vecchia e malandata, e i suoi motori a vapore facevano, nell'arrancare sulle onde oceaniche, un tale fumo, da sembrare un potente e temibile incrociatore. L'occhiuto sommergibile nemico, stava, perciò, ben alla larga da tutto quel fumo che, appunto, solo un incrociatore poteva sbuffare.

Anche la “Franco Martelli”, quella stessa sera aveva lasciato Recife.

Filava liscia e spedita sulle onde, grazie a motori Diesel, senza fare tanto fumo.

Ma proprio per questo venne facilmente individuata. Un sommergibile britannico la colpì con un siluro, e poi con un altro e un altro ancora. La grande petroliera, che conosceva il mare solo da due anni, affondò in circostanze e per motivi poco chiari. Ancora oggi il mistero avvolge quella vicenda.

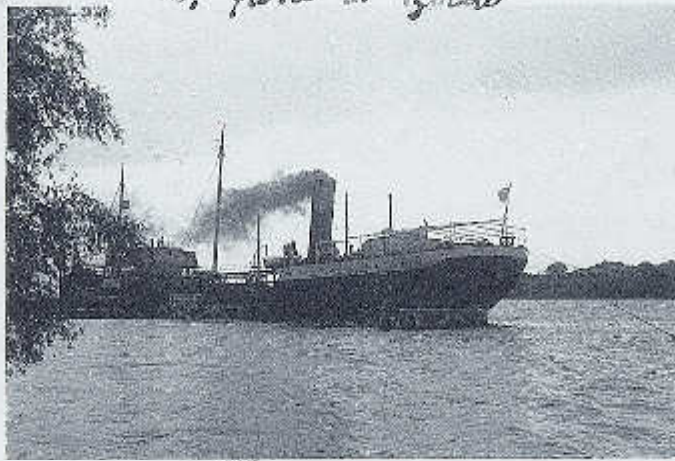
Così, ogni volta, raccontava Bartolo, più felice, quasi, di aver affrontato il mare da vincitore piuttosto che un nemico senza volto.

E fu così che il 27 aprile la Frisco approdò a Saint-Nazaire, in Francia, con tutto l'equipaggio a bordo, e le 7 mila tonnellate di nafta sani e salvi.

SCORTATI



al. pierco a. lardo



• dopo 29^a di traversata atlantica:
— Sarà amico o nemico ?

• • • •



26-4-1941 XIX

A Bartolo Cincotta, secondo ufficiale della petroliera, viene data una licenza premio e, in seguito, una croce di guerra al valor militare.

"Imbarcato su piroscafo che, privo di armamento bellico, effettuava senza scorta una lunga traversata atlantica, percorrendo zone di mare intensamente vigilate dal nemico, cooperava al felice esito dell'impresa": così recita la Determinazione del Ministero della Marina, datato 25-9-1941 a motivazione del premio.

Arrivato in Francia, Bartolo ha solo un desiderio: tornare a casa, a Lipari.



"PETROLEUM"
SOCIETA' ANONIMA DI NAVIGAZIONE
VIA BANCA 2, P. 2°
GENOVA

no "Trisco"

Li 6 Maggio 1943/XX

ATTESTATO PER IL SIGNORE BAROLO CINCOTTA

Il Padrene Marittimo Signor Barolo Cincotta
nato a Lipari il 5/3/1915 è stato imbarcato in qualità
di 2° Ufficiale su questa nave-cisterna dal 14/XI/39
all'1/7/41. Egli ha effettuato la traversata del Brasile
fino ad un porto di Nazione alleata fornendo il blocco
inglese per cui gli è stato conferito, unitamente a tutti
gli altri Ufficiali, un premio in denaro e la Croce di
Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione:
" Imbarcato su piroscafo che priva di armamento bellico
" effettuava senza scorta una lunga traversata atlantica
" percorrendo zone di mare intensamente vigilate dal
" nemico, cooperava al felice esito dell'impresa. "



Il Comandante
(Cap. F. Fraviga)



Lì lo aspetta Lola, la sua giovane moglie.

Prende un treno a Bordeaux e, passando attraverso la Germania, si avvia verso il sud, verso casa: Lipari lo aspetta.

Ma quella era guerra lunga e feroce, e Bartolo non aveva ancora chiuso i conti con i pericoli e gli imprevisti che il destino gli riservava.

Viene richiamato alla fine del 1941.

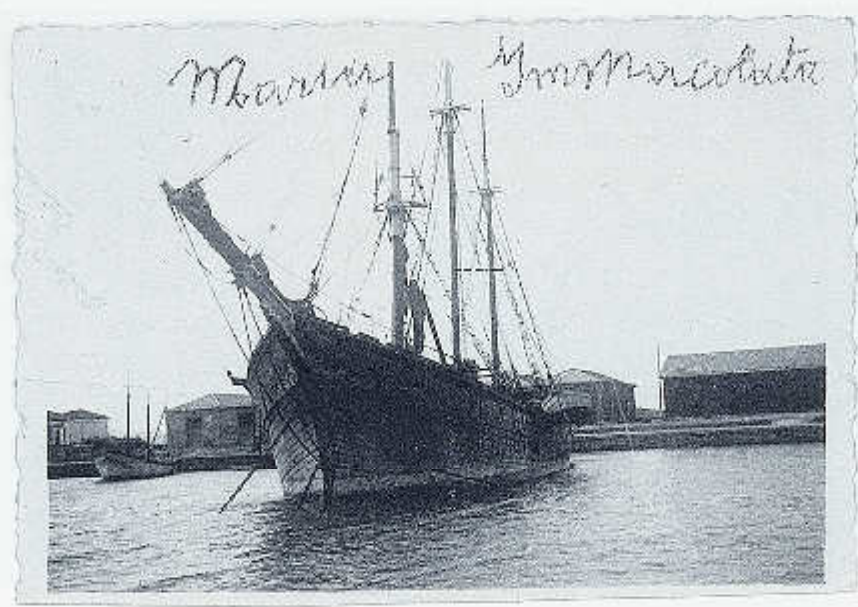
Dal porto di Napoli prende il mare il "Maria Immacolata".

Il "Maria Immacolata" è nave, armata e con marinai della Marina Militare a bordo, addetta al trasporto di munizioni e di viveri per conto della Autorità Militare.

Bartolo ne è il comandante.







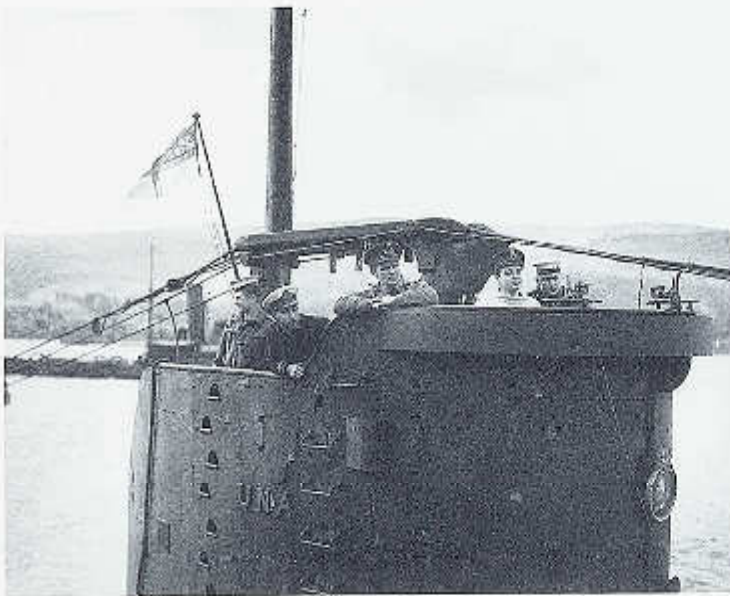


Pochi mesi dopo, nelle acque della Tunisia, lo attende, ancora una volta, il pericolo: a 6 miglia a sud-est di Mchedia, a Kerkennah, il sommergibile "Una", al comando del capitano Martin, affonda il "Maria Immacolata" il 13-3-1942.

Prontamente gli uomini dell'equipaggio buttano le scialuppe in mare. Risuona, alto e pauroso, il 'si salvi chi può'.

Il mare è nero, fa più paura della paura, ma gli uomini saltano su quelle scialuppe come a cercarvi un abbraccio di madre e di sposa.

Bartolo non si precipita con gli altri. Lui è il comandante. Un comandante in tempo di guerra. Ha da sistemare delle cose, forse distruggere documenti o chissà che. Si attarda ancora un po' sulla nave che, ormai, sta puntando il muso ferito verso il cielo, prima di farsi ingoiare dal mare.



Il cap. Martin, sulla torretta...



... e in primo piano

Dal sommergibile partono raffiche di mitragliatrice. Il capitano Martin, evidentemente, vuole dare il colpo di grazia al "Maria Immacolata". Una scheggia colpisce Bartolo al torace mentre sta scendendo veloce la biscagliana. Cade direttamente dentro la scialuppa. I marinai, prontamente, mettono mano ai remi e riescono a portarlo a terra, nel porto di Sousse.

TELEGRAMMA

N. 13 di recapito - Rimesso al fattorino ad ore.

Nulla è dovuto al fattorino nel recapito. Il telegrafo riceve una ricevuta a ricevuta quando è recapitato al suo destinatario.

Lodesta

Es. 1000
Es. 1000
Es. 1000

INDICAZIONI DI URGENZA

Ricevuto il 19 ore 17.30

Per il circuito 1335

La ora di spedizione nel meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni e con tutti i paesi esteri si segue da una successione all'altra.

Per telegrammi compresi in quest'ora romana, il primo numero dopo il nome del luogo d'origine suggerisce quello del telegramma, il secondo quello della parola, gli altri la data, l'ora e i minuti della presentazione.

QUALIFICAZIONE	DESTINAZIONE	PREFERENZA	N. U. M.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	VIA E INDICAZIONI EVENTUALI
<i>uff.</i>		<i>Roma</i>	<i>22181</i>	<i>35</i>	<i>17</i>	<i>1335</i>

DIREZIONE GENERALE DELLE COMUNICAZIONI PER TELEGRAMMI - ROMA - VIA CAVOUR, 10 - TELEFONO 21.640-21.611

Maripera 104654 comunemente ut famiglia capitano
marittimo Cincotta Bartolo via Vitt. Im. 3 che egli
est rimasto ferito durante azione guerra attualmente
ricoverato nell'ospedale Sousse alt assicurate -

18 MAR 1942 AA
2963

Salto Pogr. Stato Marina Riccardi

Fatevi correntisti postali. PAGAMENTI E RISCOSSIONI IN TUTTE LE LOCALITÀ DEL REGNO - FRA CORRENTISTI I PAGAMENTI E LE RISCOSSIONI MEDIANTE POSTALIRCO SONO ESEGUITI SENZA EMERAZIONE DI SOMMA ED IN ESENZIONE DA QUALSIASI TASSE

Sono di morte le prime notizie che la stampa divulga: ora lo si da per disperso, ora per morto.

La sua Lola, però, in cuor suo sa che non può essere così. Se lo sente. E ciò che sente una donna nel suo cuore è sempre vero.

Il 18 marzo del 1942 arriva, infatti, un telegramma:

"Il capitano Bartolo Cincotta, rimasto ferito durante un'azione di guerra, è attualmente ricoverato nell'ospedale di Sousse". È firmato dal sottosegretario di Stato della Marina: Riccardi.

Dopo tre lunghissimi mesi di angoscia per tutti, il rientro è festoso nella casa di Lipari, che ha rosa il colore, sbiadito per il salmastro, e le terrazze pendenti per la raccolta d'acqua piovana, col frontone a mo' di ricciolo, con l'imperfezione di mani artigiane. E nell'intimità della notte Lola riesce a strappare al giovane marito la promessa che non navigherà più.



RECONDISI SO OPERARE IN ATLANTICO

HOPITAL REGIONAL DE SOUSSE

Nom CINQUOTA BARTOLO N° 428-642

Age 37 ans Origine Lipari (Messine)

Entrée 25 Mars 1966 Sortie 21 Avril 1966

Plaie pénétrante région thoracique gauche fracturée sans la ligne axillaire postérieure - hémothorax - forte défense musculaire

Opération : R. abdominale droite

OBSERVATIONS

Malade admis d'urgence à l'Hôpital Régional de Soussé, service de Chirurgie.

Il présente :

- 1° - Une plaie pénétrante au niveau de la région thoracique gauche fracturée sans la ligne axillaire postérieure;
- 2° - Un hémothorax;
- 3° - Une forte défense musculaire abdominale droite.

TRAITEMENT : Morphine - Glace sur la tumeur - Repas très strict

20-3-66 - Hémoptyses moyennes - Diminution de la défense musculaire abdominale droite.

2-4-66 - ~~OPÉRATION~~ : L'épanchement dans la plèvre droite est sous la hauteur de main. Le malade se lève avec difficulté.

15-4-66 - ~~RAPPORT~~ : Distension complète de l'épanchement mais épaississement pleuro-pulmonaire du côté droit.

Le bilan est mis en route le 21/4/66

Il aura eu une période de 3 mois de repos, sauf en

Form. 157-095

COMMISSION MEDICALE



M. 108-31-001
1966

Commissione Medica per le pensioni di guerra di SAAGLIAR

ESTRATTO del verbale di sede tenuta dal Capitano Enrico Sca...

C. I. R. E. C. P. 2. A Bartolo
figlio di Don Giovanni - geboren 1912 -
appartenente al distretto militare di Messina,
presso quale Consolazione Motta il giorno 7 Novembre 1966.

INFERMITA RISCOTRATA

Malato di causa antenna di una profonda riscontata nella spalla dx.
per malattia.

CATEGORIA PROPOSTA

Attuale Categoria Subal. per due anni.

L'interessato non è in possessio.

Il giudice Dr. è stato avuto dall'interessato.

SAAGLIAR, il 7 Novembre 1966.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
IL SEGRETARIO
CAPOCOMISSARIO

Il presente estratto ha valore anche agli effetti della verifica e della classificazione dell'invalidità secondo l'art. 10 del regolamento approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 1187 del 28/11/64 e del regolamento dell'art. 10 del regolamento approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 1187 del 28/11/64.

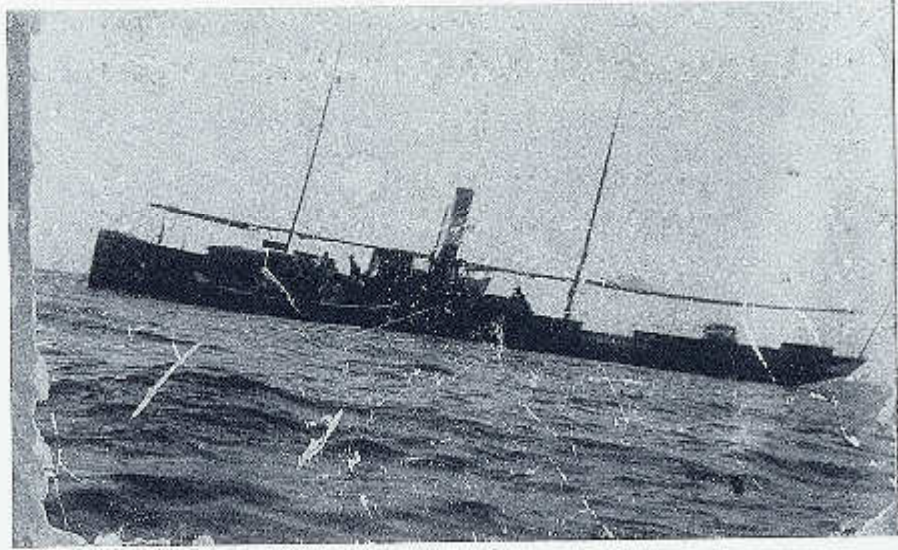
Un fastidioso e persistente dolore alle gambe per la ferita riportata riesce ad essere convincente quanto le dolcezze di Lola.

Solo molto più tardi sarà scoperta l'origine del dolore: un proiettile di circa 5 cm rimasto conficcato nel polpaccio. Non gli verrà mai estratto. Resterà un mistero, per la Commissione medica che lo esaminerà nel 1966, la "migrazione del proiettile dall'emitorace destro alla coscia destra".

Bartolo non andrà più in giro per i mari, se non quando, da armatore, e non solo da comandante, porterà la sua nave "Adriatico", acquistata a Trieste e impiegata nel trasporto di legname, verso la Sardegna.

Anche il padre di Lola era "uomo di mare". Per ben quarant'anni aveva navigato per il Mediterraneo sulle navi della sua famiglia. Famiglia di armatori.

Come comandante aveva varato dal porto di Palermo la nave "Eolo". Per ben quarant'anni aveva navigato e ne aveva sempre tante da raccontare. Aveva sposato Annetta Ferlazzo, componente di una numerosa famiglia eoliana, i cui maggiori esponenti erano impegnati nella navigazione e nel commercio.



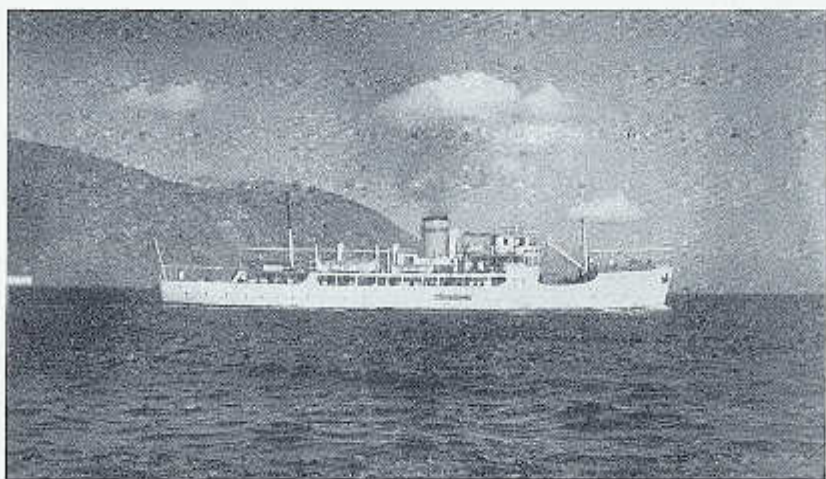
"L'Unione" postalino dei La Cava



Capitano Giovanni La Cava



Il varo della "Luigi Rizzo"



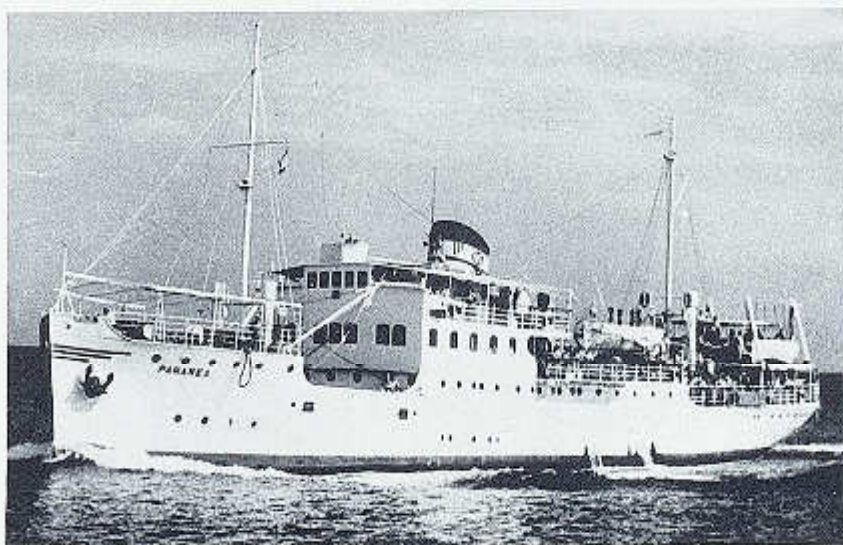
La nave "Bolo"



...nella baia di Canneto



U vizzu du rollu

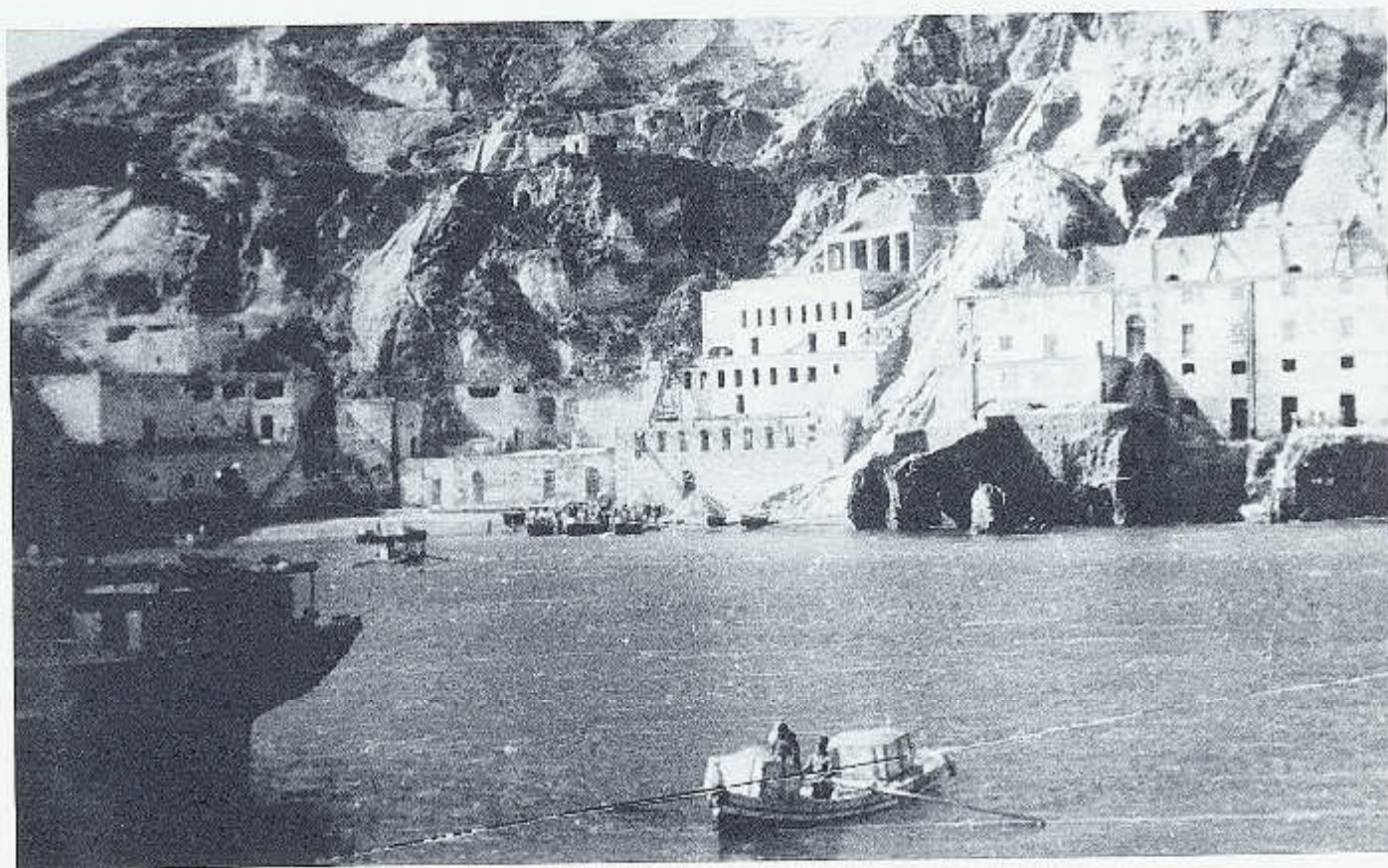


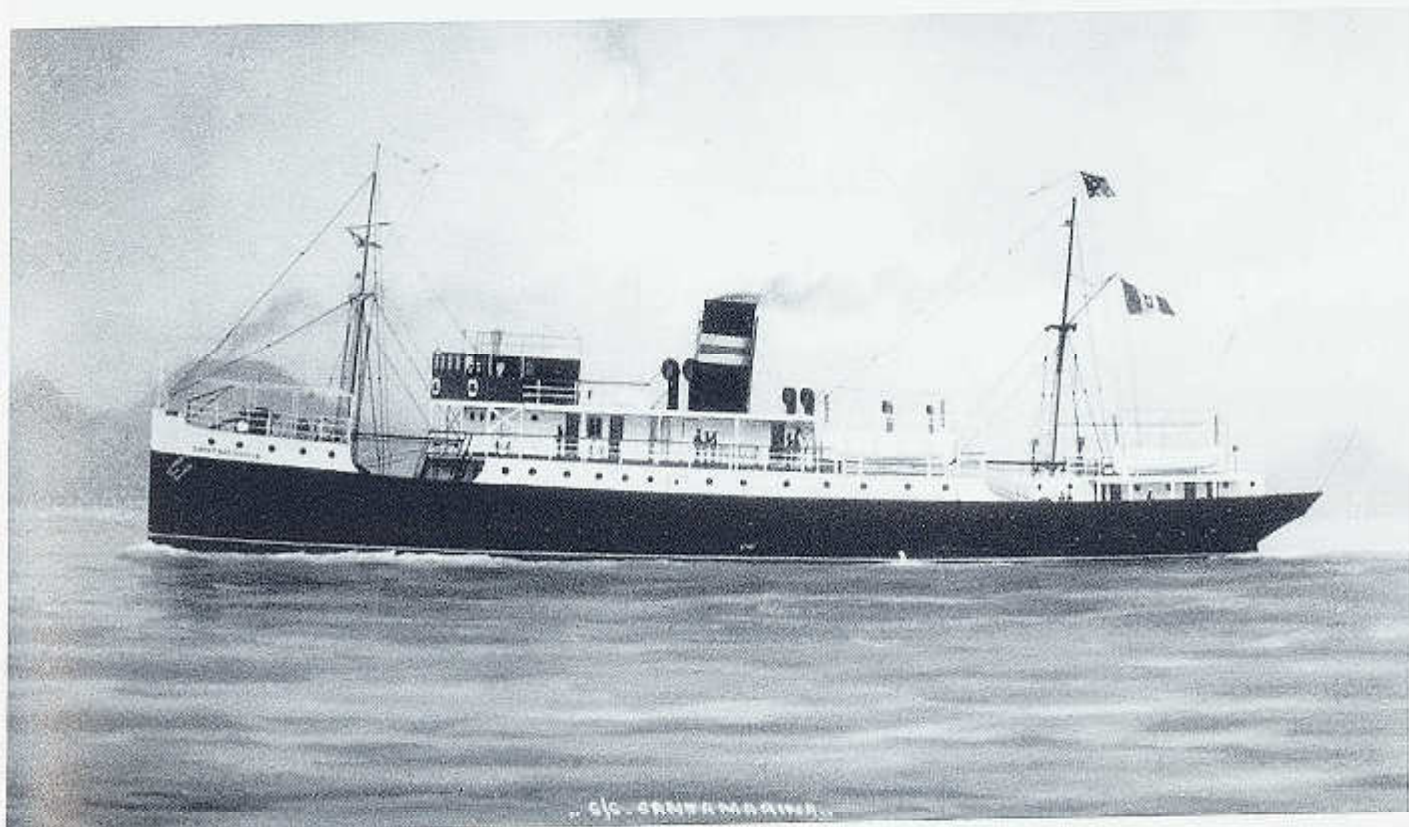
A Lipari, ai suoi tempi, non c'erano veri e propri porti e le navi che facevano servizio di trasporto collegando le isole, facevano scendere in rada i passeggeri, che erano, quindi, trasportati a terra dai barcaioli, "i vuzzi du rollu".

Ma anche questa operazione non sempre poteva essere fatta con facilità, perché lo scirocco è vento che batte forte sulla baia più grande di Lipari. E quando il vento giocava a fare "braccio di ferro" coi barcaioli, il postalino, comandato da Giovanni La Cava, doveva fare tutto il giro dell'isola fino a trovare una piccola baia chiamata "Vaddi Muria" dove gettare l'ancora. A volte solo qualche sentiero collegava la baia all'abitato.

Il vecchio Giovanni ricordava sempre il suo amato cane, che praticamente faceva vita di bordo, e a cui affidava dei bigliettini, infilandoglieli nel collare, perché li portasse a casa sua: a mandare baci e abbracci alla sua Annetta, sempre felice di ricevere un pensiero d'amore dal suo uomo. Era molto amato Giovanni La Cava anche dagli abitanti delle altre isole: quelli di Alicudi gli affidavano la "tremolina" infilata nella scocca, la pala di fico d'India, perché la portasse ai Liparoti, che la richiedevano per la pesca, o, ancora, quelli di Filicudi chiedevano il favore a Don Giuvanninu perché portasse "a mano" al proprio figlio che studiava a Messina il "cannistru". Ben sette ore ci impiegava il postalino, allora, per fare il Messina-Lipari e lui era atteso con gioia e impazienza ogni volta.

Quando il nonno La Cava andò in pensione usava dire "Quannu facìa lu galantuomu, l'amici mi piscavanu cu l'amu. Ora ca sugnu un pover'uomu, mancu sannu cumu mi chiamu".





Il postalino Santa Marina. Affondato il 9 maggio 1943 dal sommergibile Unrivalled a 6,5 miglia a S. E. di Lipari. Direttore di macchina era il genero di capitano Giovanni La Cava, Emilio Ortese.



Emilio Ortese con la moglie Caterina La Cava



Sommergibili Taku, Una e Unrivalled a Malta



Il Capitano Giovanni La Cava

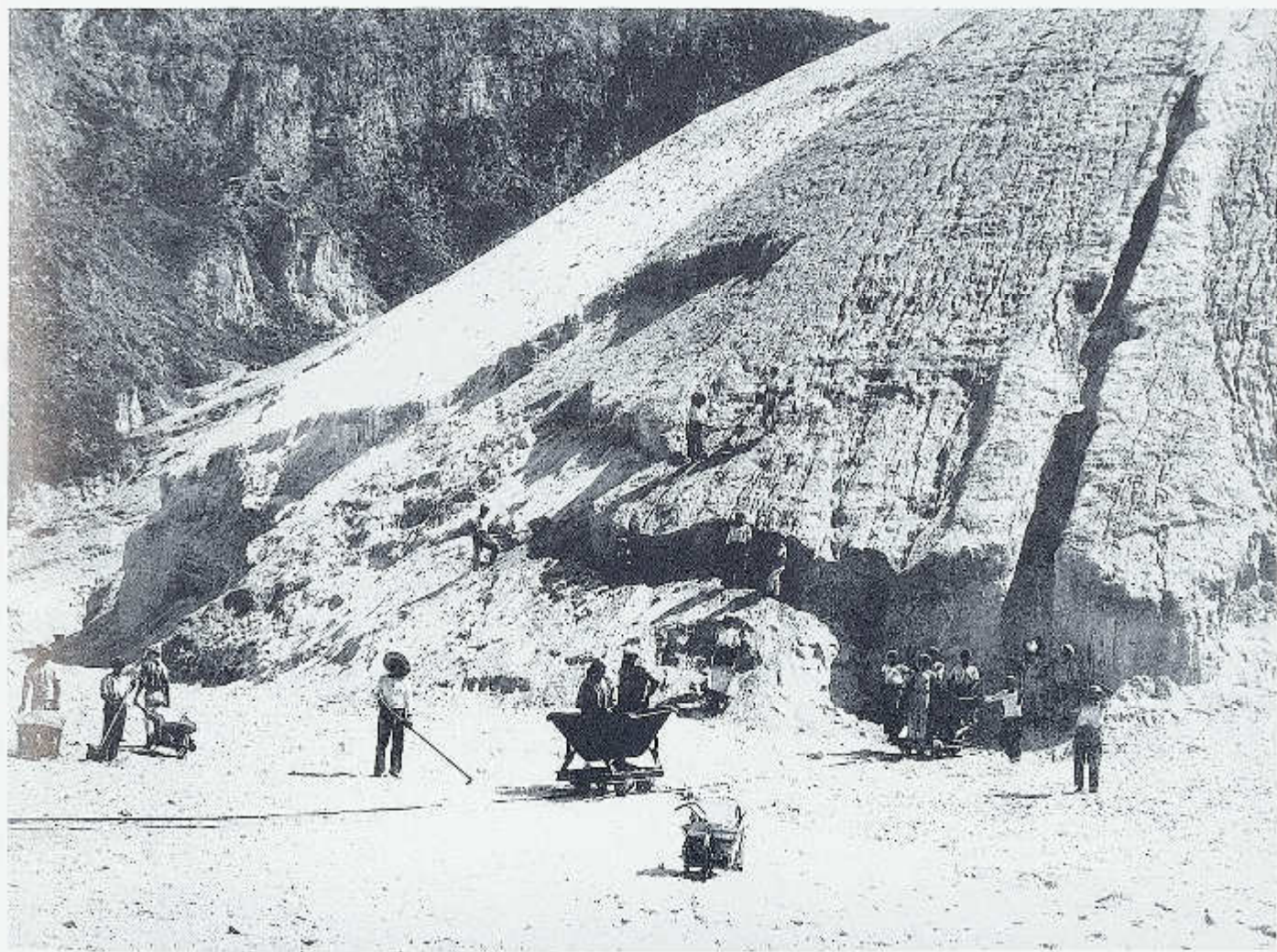


Zutta la famiglia

Annina, Caterina, Francesco, Lina, Lola con i genitori



Le tagliate...



...di pomice

Voleva, il vecchio Giovanni La Cava, che anche il figlio Francesco, unico maschio fra quattro femmine, diventasse uomo di mare. Lo aveva, infatti, mandato a Palermo in un prestigioso collegio: a studiare, perché diventasse capitano di lungo corso.

Ma Francesco era ribelle nell'animo, e creativo ed estroso.

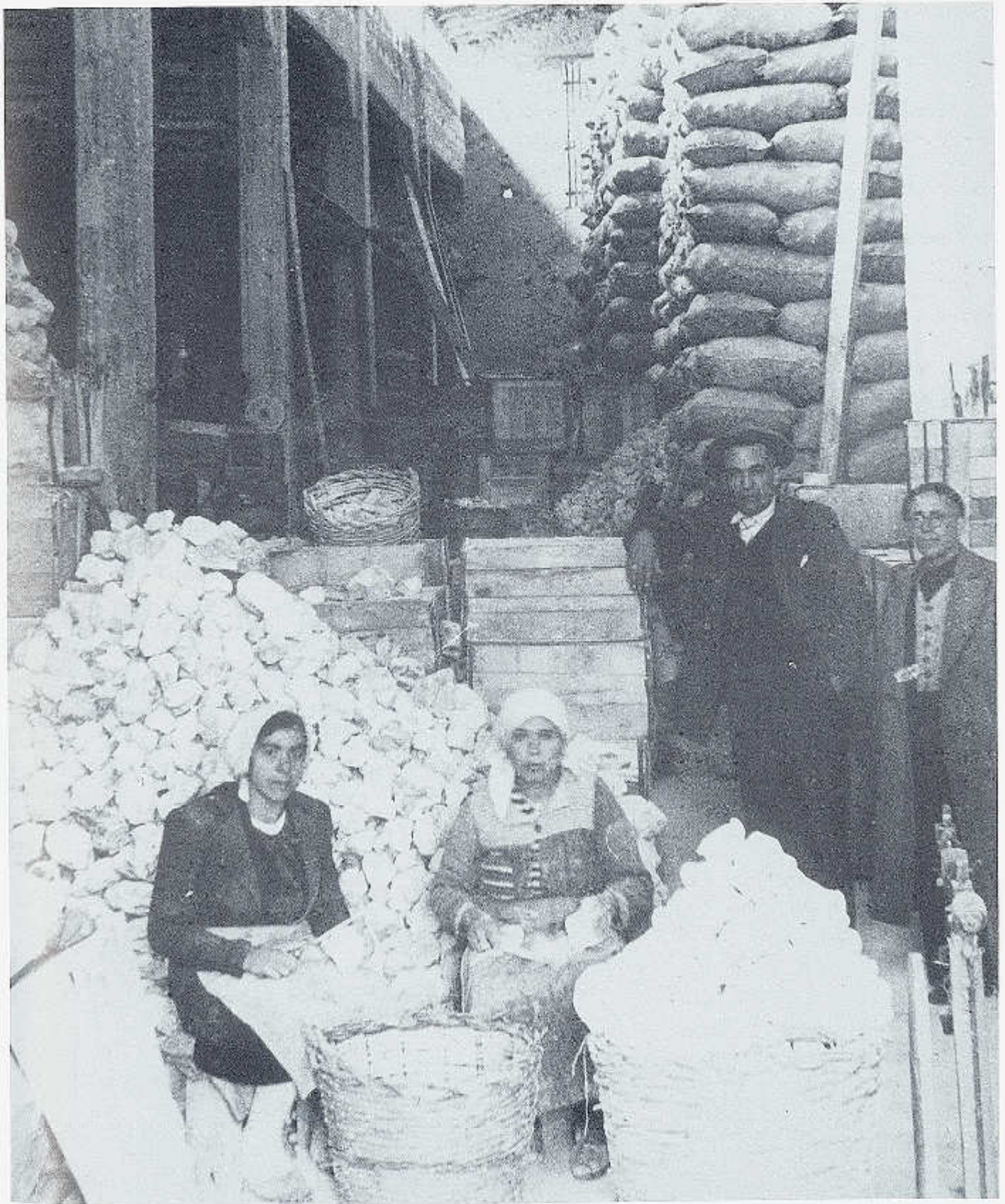
Non accettava imposizioni da nessuno. E si scontrò con i professori, uno in particolare. Negli anni 20 agli studenti non era permesso contestare i propri maestri, ma Francesco fece molto di più. Minacciò pesantemente il professore d'inglese "Se lei mi boccia, io le spacco la faccia".

Fu bocciato. E gli spaccò davvero la faccia.

Fu, così, espulso da "tutte le scuole del regno". Non diventò mai capitano di lungo corso, Francesco. Scelse la strada dell' imprenditoria. Da militare aveva comprato un ristorante a Rodi e, in seguito, comprò sacchi di juta per rivenderli al futuro cognato Tami Ferlazzo, già inserito nel commercio della pomice. Divenne così, lui stesso, commerciante di pomice. Lipari è isola vulcanica, di roccia vetrosa di grande porosità e leggerezza.

Le "tagliate", che ancora oggi si vedono, lunghe e profonde ferite sulla collina, mettono a nudo il cuore bianco della pomice: buona risorsa per gli eoliani. È nell'isola di Lipari che Francesco, diventato titolare ed unico proprietario della "ditta F. La Cava", possiede miniere di pomice, dalle quali estrae il materiale grezzo per avviarlo negli stabilimenti, in genere di sua proprietà, dove viene trasformato nelle diverse grane o tipi di polvere e di granelli, che poi vengono messi in commercio per svariate applicazioni: per la fabbricazione di saponi e di prodotti detersivi, di carte abrasive, per le gomme da cancellare, per pietre abrasive per la smerigliatura del vetro, per la creazione di filtri, per la lucidatura del marmo, per la pulizia delle stoviglie e, infine, gli scarti vengono utilizzati per l'edilizia, dove trovano applicazione sia sotto forma di conglomerati, sia sotto forma di manufatti di "pomicemento". Di recente, nell'era del silicio che è alla base della rivoluzione informatica, la pomice viene impiegata per la pulitura dei circuiti integrati perché possiede una durezza inferiore a 7, e permette la pulitura degli stessi senza abraderli.





La lavorazione della pietra pomice

Francesco La Cava, fratello di Lola e cognato del nostro Bartolo, divenne imprenditore. Di lì a breve sposò Iolanda Ferlazzo, sua cugina di primo grado, nata negli Stati Uniti. Fino ad allora erano i battelli a remi che caricavano i sacchi di juta sui bastimenti o sui vapori. Ma Francesco aveva mente lucida e innovativa: costruì i pontili, meccanizzò tutto, mise prima i carrelli Decauville e poi i nastri trasportatori sui pontili, trasformandoli in tapis roulant, con notevole riduzione di costi e di fatica umana.

Gli scaricatori gli fanno la guerra.

Il nuovo, si sa, stenta sempre ad affermarsi. È difficile cambiare la vecchia mentalità.

Ma Francesco La Cava vince. Diventa il più grosso imprenditore nel campo della pomice.



Là, sulle sponde dell'isola, però, qualcuno apprezzava le innovazioni di Francesco. Apprezzava e imitava. Era il D'Ambra.

Anche lui aveva i pontili ai piedi delle tagliate di pomice. E fece propria la nuova tecnica di trasporto del materiale.

Aveva visto bene il D'Ambra: Francesco La Cava aveva avuto un'idea geniale.

L'innovazione era vincente. E per lui anche più fortunata, perché i suoi pontili alla fine della sua cava erano più corti.

Per questione di fondali, Francesco aveva bisogno di pontili più lunghi, quindi di maggiore investimento. Tutto diventava così meno redditizio per il trasporto e lo scarico del materiale. Si fecero concorrenza spietata, i due.

Fino a quando le ragioni economiche vinsero il livore: si misero in società.

Ma Francesco soltanto per poco assaporò i frutti della pace e del suo 25% di proprietà: dopo breve tempo morì, lasciando pomice e utili ad altri, visto che il Padreterno non gli aveva concesso la gioia di aver prole.



Il D'Ambra, però, era un imprenditore nato e molto ambizioso. Riuscì a mettere insieme quasi tutta la proprietà con abilissime operazioni di "divide et impera".

Ma questo fa parte di un'altra vita e di un'altra storia, e la lasciamo per il finale.

Torniamo a Bartolo Cincotta che torna dalla guerra e decide di smettere di navigare.

C'era a Lipari un comandante di porto, un tal Ferretti, che era di Cagliari. Apprezzava, il Ferretti, l'ingegnosità e la determinazione di Francesco La Cava, e gli suggerisce di impiantare, a Cagliari, una fabbrica di manufatti di pomice, utili per l'edilizia.

Si era nel 1945, la città era semidistrutta dalle bombe della guerra e sa il cielo se aveva bisogno di materiale per ridare le case ai migliaia di senzatetto. Era il tempo della ricostruzione e della pace: chiunque avesse avuto idee, coraggio e laboriosità avrebbe trovato buone opportunità.

Francesco La Cava, in verità, aveva già impiantato, nel 1938, uno stabilimento a Cagliari, ma fu, dopo breve tempo, distrutto dai bombardamenti. Ecco perché accolse entusiasticamente l'idea del comandante Ferretti e fu felice che Bartolo prendesse su di sé l'impegno di farlo rinascere.

E proprio questo, Francesco, propose a suo cognato Bartolo: "Và, segui tu questa attività, mettimi il tuo coraggio e la tua lena".

Bartolo Cincotta riprese la strada del mare, ma questa volta per approdare in un porto e restarci.



La nave "Adriatico" a Lipari

Dopo qualche viaggio d'avanscoperta, e qualche sosta per sentire l'odore della nuova terra, decide di fermarsi: anche Cagliari odorava di salsedine come Lipari, e di notte si poteva sentire lo sciacquio delle onde sulle barche ormeggiate.

Un antico ricordo riaffiora alla sua mente: era ragazzino coi capelli scarmigliati dal vento quando aveva visto per la prima volta quella città.

Era entrato in porto il "Giuseppe", sotto la mano sicura ed esperta del padre e Cagliari si era presentata ai suoi occhi così: piccola città costruita sulla bianca roccia di calcare, misteriosa e quasi africana.

Nel 1946 anche Lola, con un bimbo di appena 1 anno in braccio, mette piede in Sardegna. Ci passerà tutta la vita.

Bartolo trova una sistemazione provvisoria vicino alle caserme del Poetto, una camera ammobiliata in famiglia, dalla cortesissima signora Tuveri, ma in testa ha mille progetti che, uno dietro l'altro riuscirà, in breve tempo, a realizzare felicemente.

Certamente qualche bene a Lipari viene sacrificato, ma con la certezza nel cuore di poter recuperare, un giorno, tutto.

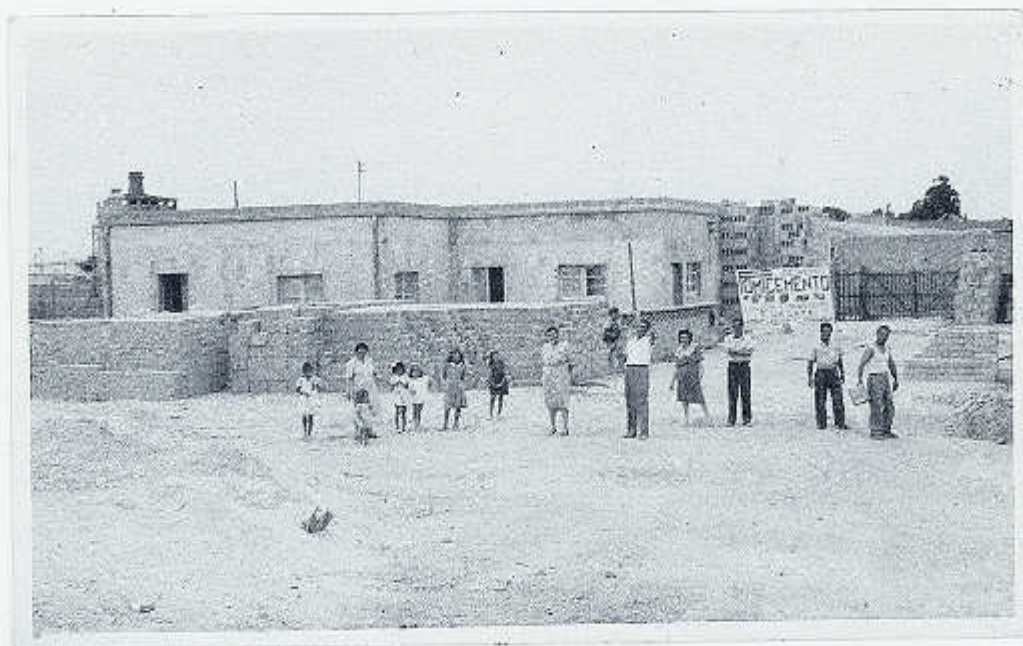
A Cagliari individua un terreno demaniale a ridosso del porto, in quella zona che i Cagliaritani chiamano La Playa, e costruisce subito la casa, una casa vera, un ufficio per l'agenzia marittima e lo stabilimento per la fabbrica dei manufatti di pomice, che, a regime, vedrà ben quaranta operai.

La promessa a Lola e a se stesso, al rientro dalla brutta avventura di Sousse, era stata di non andare più in giro per mare, ma essere da supporto a chi andava per mare solleticava il suo orgoglio e la sua fantasia.

L'agente marittimo, allora, non aveva una professionalità ben precisa. Se la poteva tutta quanta inventare e costruire: era colui che, quando arrivava una nave in porto, era presente e si prendeva cura di tutto quello che il comandante non avrebbe potuto fare agilmente, in una terra poco conosciuta. Il comandante era quindi ben felice di essere sollevato da ogni incombenza e si affidava al buon agente marittimo.

E proprio Bartolo Cincotta era la giusta soluzione per tanti comandanti, per i quali è gran guadagno che la nave resti in porto il più breve tempo possibile.

Come quando da ragazzino percorreva, ogni mattina, 5 Km per raggiungere, col fiatone, la scuola di Lipari, così ora percorreva 5 Km in bicicletta, ogni mattina, da San Bartolomeo fino al porto di Cagliari, per essere presente quando arrivava un bastimento e poter offrire i suoi servizi.



Casa e stabilimento a la Playa



Ma non solo a questo si dedicò Bartolo Cincotta. Diede vita anche ad un'altra attività: l'impresa portuale. Si occupava materialmente del carico e dello scarico della nave, reclutando, per l'occasione, gli uomini dalla Compagnia dei lavoratori portuali, offrendo, quindi, anche occasioni di lavoro ad una città che aveva solo voglia di rinascere, e quindi offriva le sue braccia ben volentieri. Per ben trent'anni Bartolo segue quest'attività, soprattutto per lo sbarco del legname che proveniva dalla Romania e dal Nord Europa e della pomice che proveniva da Lipari.

Sì, proprio dalle cave del cognato Francesco che, morendo, aveva pensato di lasciare una parte della proprietà a Vincenzo, il figlio maggiore di Bartolo, che stava, "piccolo fagottino" tra le braccia della madre Lola, quando mise piede a Cagliari.



Vincenzino, Lola, Bartolo

Nel frattempo era cresciuto Vincenzo, e già da giovanissimo intreccerà le sue esperienze lavorative con quelle di Bartolo. Sarà, sempre, non solo un valido sostegno, ma anche colui che è riuscito a riscattare tutti i beni che rischiavano di andare perduti e abbandonati a Lipari e il custode della memoria della famiglia.

L'attività di Bartolo diventa ogni giorno più impegnativa.

Erano gli anni '50 e la città di Cagliari dimostrava prepotentemente di voler risorgere dalle macerie al più presto.

Nel porto il traffico delle navi aumentava a vista d'occhio. E ogni nave che arrivava aveva bisogno non più soltanto di un bravo e fidato agente marittimo, ma di una organizzazione stabile ed efficiente, che rappresentasse il Comandante, con tutte le sue esigenze, sia nei confronti delle autorità locali, sia nei confronti di chi doveva ricevere o caricare merce. L'agenzia marittima, dunque, vedeva ampliare le proprie competenze e i propri oneri. Assumeva molteplici funzioni: burocratica, commerciale e amministrativa: per curare la contabilità dello scalo delle navi e, ancora, per pagare i fornitori che prestavano i loro servizi alle navi.

Bartolo si impegnava su più fronti.

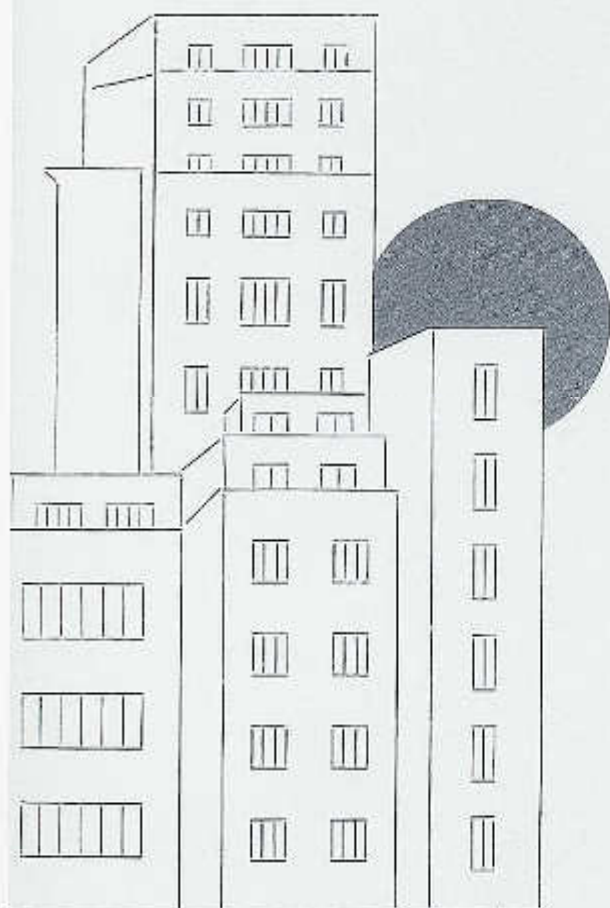
Dal canto suo, Francesco La Cava, ancora unico proprietario della Pomacemento, dà fiato e volano all'industria. Con intelligenza e lungimiranza.



Francesco La Cava

POMICEMENTO

*Armonia di linee ———
Arditerza di concerzioni*



*Si afferma nella
moderna edilizia*

S O M M A R I O

<i>Dati Tecnici</i>	Pag. 5
<i>Origini della Pomice</i>	> 6
<i>Caratteristiche e vantaggi</i>	> 7
<i>Applicazioni</i>	> 13
<i>La Pomice all'Estero</i>	> 15
<i>Il concetto del Ministero del LL. PP.</i>	> 16
<i>Il pensiero del Comitato INA-CASA</i>	> 17
<i>Il giudizio di alcuni Valornai Tecnici</i>	> 18
<i>Casette popolari problema sociale</i>	> 19
<i>La Pomice e l'Ingegneria moderna</i>	> 20
<i>Case Popolari</i>	> 25
<i>Sopraccivazioni</i>	> 25
<i>Attestati</i>	> 29
<i>L'Arcipelago Eoliano</i>	> 29

1938 - Il Presidente del Consiglio Nazionale delle ricerche.... [oglio
n° 12404 del 26-10-1938 indirizzato alla Federazione Esercenti
Industrie Estrattive.

... per quanto riguarda le costruzioni civili, le esperienze
condotte all'estero ed in Italia (nei laboratori delle Facoltà di
Ingegneria di Roma e di Milano, nell'Istituto sperimentale delle
P. S. S. e nei laboratori della Società Italcementi di Bergamo) in-
coraggiano l'uso della pomice nelle murature di riempimento, tra-
mazzi, rifianchi, apianamenti, imbottiture e parti di soletto in
sostituzione di laterizi e strutture in genere non portanti, allo
scopo di diminuirne il peso specifico ed aumentarne la coibenza e
l'acusticità.

LABORATORIO PROVE MATERIALI
R. POLITECNICO DI MILANO
PIAZZA LEONARDO DA VINCI, 32 TELEFONO 252-112

N. 1798 Milano, 1/4/1949

CERTIFICATO DI PROVA

Committente: CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE
CENTRO DI STUDI SULL' AERAZIONE - ROMA -
SEZIONE STRUTTURALE ED ILLUMINAZIONE
presso l'Istituto di Architettura Tecnica del
Politecnico di MILANO

PROVE DI COMPRESIONE sulle piastre naturali a base polidivina su
campioni "schiumati" "spugnati" di "pulimento" e "colante" per
lettura del 24/3/49 prov. N. 6/49/35 della Sezione di Milano -
datato il 9/4/1949.

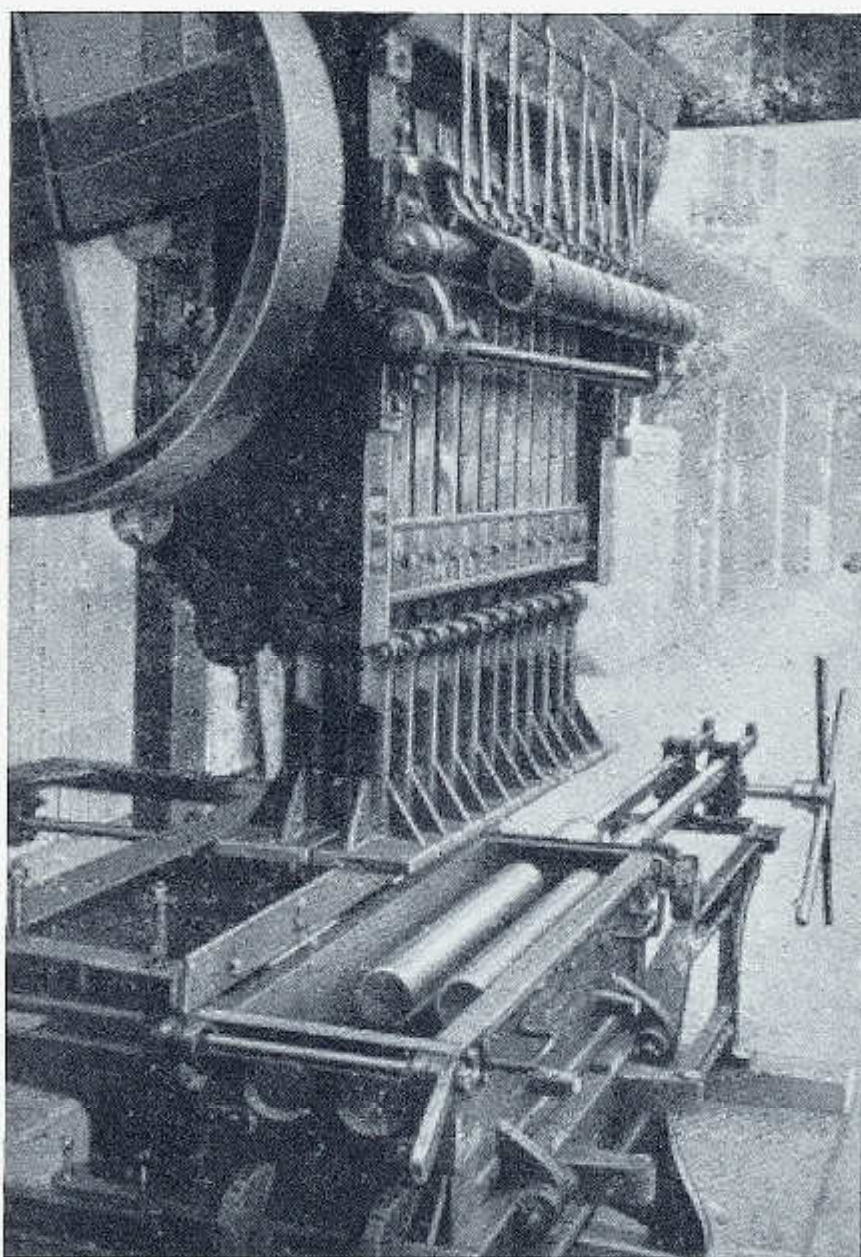
Il Committente ha inviato a questo laboratorio:

N. 4 lastre piane di 8 X 12 X 25 portate cartellino: "Elettone piano
in porlice-mento - spugna I - cemento I.500 Kg. 150 -
dimensioni 0,06 X 0,12 X 0,12 "

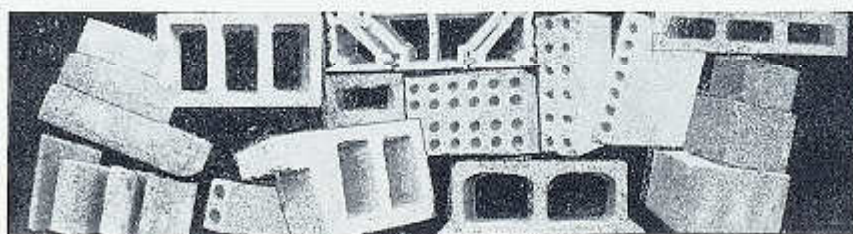
N. 4 lastre forate di 8 X 12 X 25 portate cartellino: "Elettone a fori
per la porlice-mento - spugna I - cemento I.500 Kg. 150
dimensioni 0,06 X 0,12 X 0,12 "

N. 2 mattoncini di 10 X 25 X 30 portate cartellino: "Elettone in
porlice-mento - spugna I - cemento I.500 Kg. 300 -
dimensioni 0,10 X 0,25 X 0,30 "

N. 2 blocchi ad un foro di 20 X 25 X 30 portate cartellino: "Elettone
a un foro in porlice-mento - spugna I - cemento I.500
Kg. 150 - dimensioni 20 X 25 X 30 "



Macchinari "Rosacometta"



È del 1951 una pubblicazione, di ben 30 pagine, che illustra l'utilizzo dei blocchetti di pomice nel settore dell'edilizia e pubblicizza l'attività dell'azienda a livello nazionale. La pubblicità, a quei tempi, era ancora un'eccezione per le aziende, anche per le più grandi e sviluppate. L'opuscolo della Pomacemento riesce a far conoscere, insieme al prodotto finito, anche i luoghi stupendi che ne producono la materia prima: una pagina intera sulle bellezze di Lipari e delle altre isole eoliane contribuisce all'efficacia del messaggio pubblicitario.

Bartolo Cincotta riesce a ritagliarsi anche nell'impresa portuale una "nicchia" di mercato: il commercio del legname.

Arrivavano dalla Romania, e dalla Russia le "sottomisure", dal Nord Europa il legname pregiato, e da Trieste, la trave "uso Trieste": ancora l'edilizia è il settore trainante.

I traghetti, allora, non esistevano e Bartolo pensa bene di acquistare una nave adatta a quei traffici. Era l'"Adriatico" di 200 tonnellate.

Il legname era la merce privilegiata, ma se non vi era questo, l'"Adriatico" trasportava pentole in terracotta, che richiedevano, peraltro, attenzione e scarico "a mano" quando arrivavano nel porto di Cagliari.



La nave "Adriatico" a Cagliari

Bartolo aveva bisogno, sempre di più, di collaboratori fidati e capaci.

E una sera, con aria serissima, guarda fisso negli occhi il figlio Vincenzo appena undicenne e, da "uomo a uomo", lo prega: "Studia molto e bene, figlio mio, perché l'azienda ha bisogno al più presto del tuo aiuto".

E così Vincenzo, ancora coi calzoncini corti e le ginocchia sbucciate, si trovò ad accompagnare spesso il padre nei viaggi sull'"Adriatico".

Anche lui. Come prima Bartolo aveva seguito suo padre nel veliero: a imparare l'arte e la fatica del navigare e del commerciare.

Aveva soltanto tredici anni e già dava una mano in azienda: a seguire la contabilità, a fare qualche commissione, a far sentire al padre che poteva contare su suo figlio.



Vincenzo e Gianfranco

Nel frattempo aveva conseguito la licenza media dai "Salesiani": ottimi insegnanti gli avevano assicurato una preparazione di base solida, ma altrettanto rigidi erano gli educatori, troppo rigidi. Non accettava imposizioni. Scelse la scuola pubblica, e quello che faceva al caso suo era un liceo scientifico: il Pacinotti.

Faceva ancora fatica, Vincenzo, a farsi accettare dai suoi coetanei, così come quando aveva iniziato le scuole elementari: non era di Cagliari, e per di più abitava in una località, "La Playa", che, a quei tempi, era zona malfamata e terra quasi incontrastata di malaffare e prostitute, vicino al porto della Scaffa. Inoltre il tempo libero lo dedicava quasi esclusivamente al lavoro, e poco ne restava per gli incontri e i divertimenti coi compagni.



Ma quando, grazie ai risparmi, arrivò a scuola con una Vespa nuova fiammante, non ebbe più alcun problema. A quell'età e in quel periodo, erano i primi anni sessanta, era "mitico" avere la Vespa: si fece un sacco di amici, che lo cercavano non solo perché era motorizzato, ma perché lo rispettavano per esser riuscito a comprarsi la Vespa con il suo lavoro.

Ad un certo punto sembrava che nulla potesse fermare Bartolo Cincotta, che riusciva a seguire le varie attività nel modo migliore.

Ma la laboriosità, l'impegno e la fatica, spesso, non bastano a mantenere il successo. Bartolo Cincotta era solo.

Armatori in Sardegna non ce n'erano. Non c'era "storia" in questo ambito, e, a quanto pare, neanche promesse.

Da soli non si può cambiare il mondo né la mentalità di un popolo che, pur vivendo su un'isola, mai si è affacciato sul mare a cercare risorse economiche. Anzi, pare se ne sia sempre tenuto lontano: il mare, evidentemente, evocava paure antiche e ancora fortissime.



Lola e Bartolo a passeggio in via Roma

Bartolo si sentiva sempre più isolato. L'impresa marittima aveva bisogno di investimenti, di un sostanzioso apporto finanziario che solo più risorse potevano assicurare. Da solo non riesce a dare fiato all'azienda: non incrementa l'attività, non migliora le navi. Come farcela?

Il commercio della pomice non è poi tanto redditizio se la gran parte del fatturato prende la strada per Lipari. E l'impresa marittima richiede nuove energie e nuova professionalità. Vincenzo non aveva ancora conseguito la maturità scientifica quando si rese conto che le continue pressioni del padre avevano bisogno di una risposta concreta e fattiva.

Si erano acuiti i suoi dolori e gli acciacchi che la ferita di guerra gli aveva sempre provocato. Chiedeva aiuto per salire le scale e poter raggiungere l'ufficio della Dogana, al terzo piano.

Il figlio doveva assolutamente fare qualcosa.

Aveva già seguito un corso di inglese alla Berlitz School, che gli consentiva di avviare un minimo di conversazione, ma a Cagliari non aveva molte opportunità di costruirsi una professionalità specifica quale l'azienda marittima richiedeva.

Erano gli anni sessanta e si sentiva nell'aria che l'economia italiana stava prendendo il volo.

Il 1962 era l'estate dei suoi 17 anni: gli amici al Lido a godere del sole e del mare, la mattina; e la sera a ballare, nelle terrazze delle case.

Vincenzo va in Germania: ci ha passato due mesi interi, a lavorare in una grande azienda, a capire di Trading, navi e agenzie marittime.

L'idea gliela aveva suggerita il proprietario di quella azienda di Brema che, facendo commercio di pomice per calcestruzzi leggeri, andava spesso alle Eolie.



Un canale portuale sull'Elba ad Amburgo

Incantato dai luoghi, aveva costruito una villa proprio sotto il cratere di Vulcano e vi passava le vacanze. La sua amicizia con lo zio Francesco fu provvidenziale. Fu, infatti, lo zio a proporgli con insistenza di cogliere l'occasione di fare esperienza in un'azienda efficiente come la Carl Mentzen. E lui, solo soletto, si mise in viaggio da Cagliari: un quadrimotore Viscount lo portò a Roma-Fiumicino, da lì prese un Caravelle per Francoforte e ancora un Metropolitan per arrivare a Brema.

Aveva l'aria sparuta, proprio come era giusto che avesse un diciassettenne che arrivava da una lontana città di provincia.

Già dal primo giorno ebbe modo di capire che la mentalità di quella gente era assolutamente distante dalla sua.

Un impiegato dell'azienda, che sarebbe stato il suo "tutor", cortesemente andò a prenderlo all'arrivo. Gli suggerì, un po' in inglese, che Vincenzo capiva abbastanza, un po' in tedesco, di cui nulla sapeva, come esattamente si doveva comportare con sua moglie, visto che lo avrebbe ospitato a casa sua. Era pienamente consapevole che davanti a sé aveva un ragazzino a cui tutto andava spiegato.

"Devi portare un mazzo di fiori a mia moglie e, al momento di porgerli, devi togliere carta e spillo, e sarà lei a dirti: dai a me".

Tutto chiaro e predisposto, anche le giornate: ogni mattina una lunga camminata lungo il Weser per poter essere in ufficio alle ore 8 in punto.

L'Azienda principale aveva la "shein firma", una sorta di sottoazienda che non era operativa nel vero senso del termine, era solo "virtuale": faceva la stessa attività dell'azienda-madre, ma il suo scopo era puramente formativo.

In questa pseudo-azienda i giovani facevano l'apprendistato relazionando con le "shein firma" delle altre aziende.

Per Vincenzo, quello, era un mondo assolutamente nuovo, e incredibile per la sua efficienza e precisione.

Ancora oggi il suo stile di lavoro risente di quella influenza.

Al rientro in Sardegna una cosa gli era chiara più che mai: occorreva davvero dare un'impostazione nuova e diversa alle attività di suo padre.

Bartolo, dal canto suo, sentiva crescere sempre di più dentro se stesso una sorta di estraneità al mondo, gli veniva meno ogni motivazione, avvertiva che qualcosa bisognava fare, anche se gli mancava l'entusiasmo e gli strumenti per poterlo realizzare.

Delegava sempre di più le incombenze all'unico figlio rimasto. L'altro, Gianfranco, un giorno, se lo era ingoiato il mare. Giorno terribile, quello, per tutta la famiglia.

Quel figlio morto giovanissimo gli tormenterà il cuore per il resto della vita, togliendogli il gusto di vivere. La maturità scientifica di Vincenzo coincise con i suoi diciotto anni e anche con la procura che il padre gli fece perché seguisse in prima persona l'azienda.

Ma voleva laurearsi a tutti i costi. Ingegneria dei Trasporti fu la Facoltà che individuò come più adatta alla sua futura professione. La tesi interessava il trasporto aereo, sua antica e perenne intima passione.

Per tutto il corso dell'Università riuscì a conciliare studio e lavoro accanto al padre.

La fatica era tanta ma aveva in mente un obiettivo ben preciso: voleva fare una fabbrica nuova per la lavorazione della pomice. I macchinari erano proprio vecchi, e lo stabilimento a La Playa, su terreno demaniale, comportava pesanti oneri: le gabelle del porto erano sempre più alte.

Lo zio Francesco, d'altronde, era a lui, tra tanti nipoti, che aveva pensato di lasciare una parte di eredità. Evidentemente confidava nelle sue capacità.

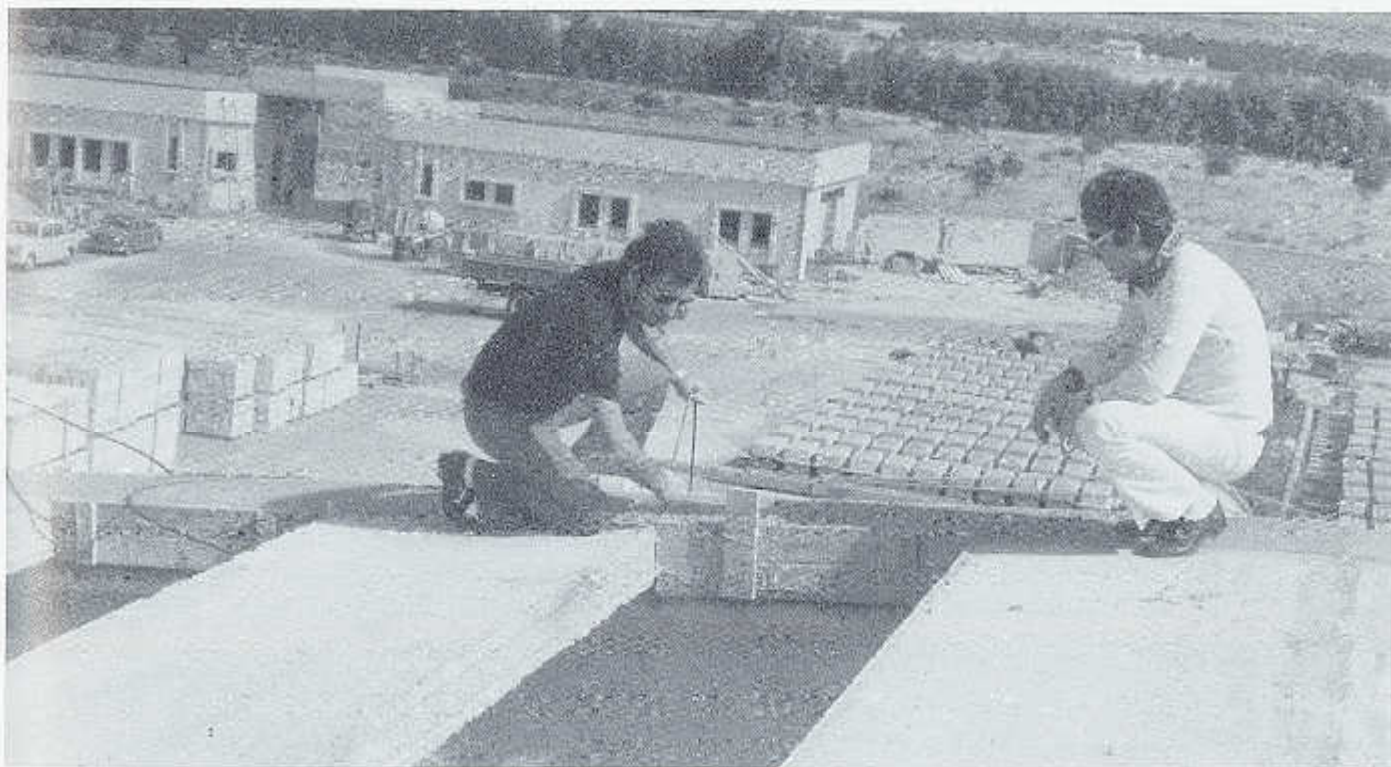
Vincenzo voleva essere all'altezza delle sue aspettative.

Si era nella seconda metà degli anni sessanta e il progetto dell'area di sviluppo industriale incoraggiava gli investimenti.

Riuscì a comprare 2 ettari di terreno a fianco alla Rumianca.

La posizione sembrava ideale: lo scarico delle navi, secondo il progetto, poteva essere fatto direttamente all'interno dell'area della fabbrica. Carezzò questo sogno soprattutto durante gli ultimi anni dell'Università.

Aveva appena finito di festeggiare la laurea, che la fabbrica era aperta: 25 operai, macchinari nuovi, camions di nuova produzione per la consegna delle merci. La fabbrica andava alla grande. Forniva tutte le imprese edili che costruivano lungo la costa del sud della Sardegna.



Era il boom del turismo, della scoperta delle bellezze naturali dell'isola: nascevano i villaggi a Costa Rei, e Villasimius, da piccolo borgo poco conosciuto stava iniziando a diventare mèta ambita di turisti che arrivavano da ogni parte d'Italia. Era il tempo, anche per i Sardi, della moda e della corsa alla "villetta al mare". I blocchetti di pomciamento uscivano dalla fabbrica come i panini dai forni ogni mattina. Bartolo, nel frattempo si era quasi ritirato dall'attività. Guardava e ammirava il figlio istruito, determinato ed efficiente, ed in cuor suo sentiva che il suo ruolo era finito, superato. Solo Lola era a conoscenza dei suoi intimi pensieri. Le sere in cui non andava a lavorare perché accusava dolori alle gambe, diventavano, col tempo, sempre più frequenti. E allora voleva accanto a sé la sua Lola. Solo con lei riusciva davvero a confidarsi e ad aprirsi. Si rammaricava di tante cose che non aveva fatto e che avrebbe voluto, ma, nello stesso tempo, raccontava e raccontava. Aggiungeva ogni giorno qualche tassello in più della sua vita: episodi, stati d'animo, paure, aspettative, la sua concezione della morte e della vita. Aveva una profonda religiosità e una visione esoterica dell'esistenza.

E Lola lo confortava: "Le cose che hai fatto sono molto di più di quelle che credi di aver fatto, e poi ora c'è Vincenzo che pensa a tutto. Riposa Bartolo, riprendi in mano i tuoi libri che ti hanno sempre accompagnato nei momenti di lunga solitudine in navigazione, io sono al tuo fianco".

Ma solo e soltanto con la moglie Bartolo riusciva ad aprire il suo animo. E tutto l'insegnamento che può arrivare da un padre, Vincenzo lo apprende, oltre che dall'esempio di vita, dalle labbra di sua madre.

Proprio attraverso la mamma, donna forte e coraggiosa, Vincenzo è riuscito, con gli anni, a delincare bene la figura del padre, e man mano che il tempo passava, le parole di una madre ormai anziana gli hanno permesso di arricchirla sempre di più quella figura di padre troppo taciturno e schivo.

Bartolo lascia questa vita nel 1977, ma lui era uscito di scena molto tempo prima, quando aveva abbandonato quasi del tutto l'agenzia marittima.

Ma Vincenzo, l'agenzia, non voleva chiuderla. A nessun costo. Le grandi soddisfazioni economiche, fino a quel momento le aveva dalla fabbrica, ma in cuore sentiva che la sua vita era troppo legata all'agenzia marittima che gli permetteva di creare legami ed amicizie in ogni parte del mondo.

La fidanzata condivideva con lui anche questo sentire e, abbandonata la strada dell'insegnamento che le si prospettava, già dagli anni '70 diventa un sostegno determinante per l'attività.

Questa scelta fu scelta fortunata.

La realizzazione dell'area di sviluppo industriale e del porto canale, infatti, diventa più lunga di quanto si pensasse. E, nel frattempo, nubi si addensano nel Vicino Oriente. Nel 1973 scoppia la guerra arabo-israeliana: il petrolio aumenta il prezzo del 300%, i costi per il trasporto della pomice diventano altissimi, scioperi a catena e malessere sociale rendono poco stabile la situazione economica italiana. Sono anni caldi, quelli, di rivendicazioni operaie non sempre controllabili. La fabbrica viene incendiata. Prende una decisione irrevocabile: vende, anche se per poco denaro, il terreno dove sorgeva la I.S.P.: Industria Sarda Pomice.

Esperienza finita. Senza rimpianti. È il 1975.

Nel 1975 Vincenzo riprende in mano quello che era rimasto dell'agenzia marittima di Cagliari, che riusciva ad andare avanti con l'impegno continuo e costante di un solo dipendente e di Franca, che nel frattempo era diventata sua moglie, e che continua ad essere la compagna di lavoro e di vita.

Si riparte quasi da zero. L'agenzia diventa la sua attività principale.

Fino al 1977 la figura del raccomandatario marittimo era insufficientemente regolata, ma Vincenzo si "lancia" in un'impresa quasi impossibile: a Portovesme serviva una fornitura di olio combustibile e non c'erano navi per poterla effettuare. Lui riesce a trovare il fornitore e la nave che facesse al caso. Conclude il contratto, della durata di tre anni, come mediatore, ma non gli viene data la possibilità di "avere la nave in agenzia".

La sfida lo intriga: apre un ufficio a Portovesme, con tanto di autorizzazione. Non fu così facile, però, inserirsi in una realtà che aveva delle regole di gioco ben precise.

Per ben sette anni il lavoro è stato quasi una chimera, sempre atteso, ma di cui arrivavano solo le briciole. Ad un certo punto, ma dovranno passare circa dieci anni, la sorte passerà dalla sua parte, e a seguire l'attività sarà un valido collaboratore di Carloforte, il giovane capitano Adolfo che da marittimo aveva girato il mondo e per il quale un posto di lavoro a terra significava poter stare vicino alla giovane moglie senza rinunciare ai legami col mondo delle navi. Oggi, quell'agenzia funziona perfettamente e copre una buona parte del lavoro che offre Portovesme.

È il 1977: la "Bartolo Cincotta Agenzia Marittima" diventa "Agenzia Marittima Cincotta s.r.l."



Il primo marchio della Cincotta - 1946

Quando Letizia legge l'annuncio sul giornale che offre un lavoro di segreteria, non sapeva bene cosa fosse un'agenzia marittima. Ma quel lavoro le preme e decide di presentarsi. Fa fatica a trovare persino il luogo. Lo stradario non ne dà notizia. Sa Perdixedda è solo un lungo vicolo di strada sterrata, e l'edificio dell'agenzia è praticamente un cantiere aperto: tutto sottosopra, pianellisti e muratori ovunque. L'ufficio è in ristrutturazione. Sconcerto per un verso, ma sensazione positiva per l'altro: è certamente un'attività che promette se si fanno lavori di migioria e di ingrandimento. Accetta il lavoro. Crede ancora si tratti di un'agenzia di viaggi, lei, che conosce ben due lingue. Saranno Vincenzo e Franca il suo aiuto e sostegno e grande scuola.

La più grande difficoltà non era tanto legata al nuovo tipo di lavoro, quanto al fatto di essere donna. Donna in un ambiente tradizionalmente tutto maschile.

Letizia al settore operativo, Tina, entrata poco tempo dopo, al settore amministrativo, hanno occasione di scontrarsi con una realtà che spesso le respinge: "Lei donna non riuscirà mai a combinare niente in questo mestiere"

si sentivano apostrofare al telefono ora da qualche comandante, ora da qualche armatore. Vincenzo e Franca Cincotta erano però sempre pronti a sostenerle, ad incoraggiarle. Tina proveniva dall'Istituto Nautico, unica donna per tutto il corso di studi, ed era un po' più abituata a quel mondo di "lupi di mare", che comunque non l'aveva incoraggiata a fare vita di bordo nelle navi.

I ruoli, in un'azienda ancora piccola, si scambiavano e ognuna era, dopo qualche tempo, perfettamente in grado di sostituire l'altra in ogni momento. E spesso una di loro si spostava, con la propria valigetta, a Portovesme, in quell'ufficio che, alla fine degli anni settanta, veniva aperto e diventava subito funzionante solo quando, circa ogni tre mesi, arrivava una nave con carico secco per approvvigionare la SAMIM. Era la "California", ricorda Adolfo Simonetti, il responsabile dell'agenzia, e portava minerale di zinco da Siviglia. Raccontano, Letizia e Tina ancor giovani e sorridenti, che l'azienda è cresciuta pian piano sviluppandosi in settori diversi. "A far crescere l'azienda è stato il desiderio di crescere" dicono.

E l'entusiasmo iniziale, nel corso di più di vent'anni non è mai calato, perché la continua evoluzione dell'azienda lo ha tenuto vivo. Da un centinaio di navi alla fine degli anni settanta, si è arrivato a un migliaio di navi all'anno da curare, da supportare.

Tina e Letizia all'amministrazione, Tina e Letizia in dogana, Tina e Letizia a bordo delle navi... Tutti facevano tutto: tutti sapevano far tutto.

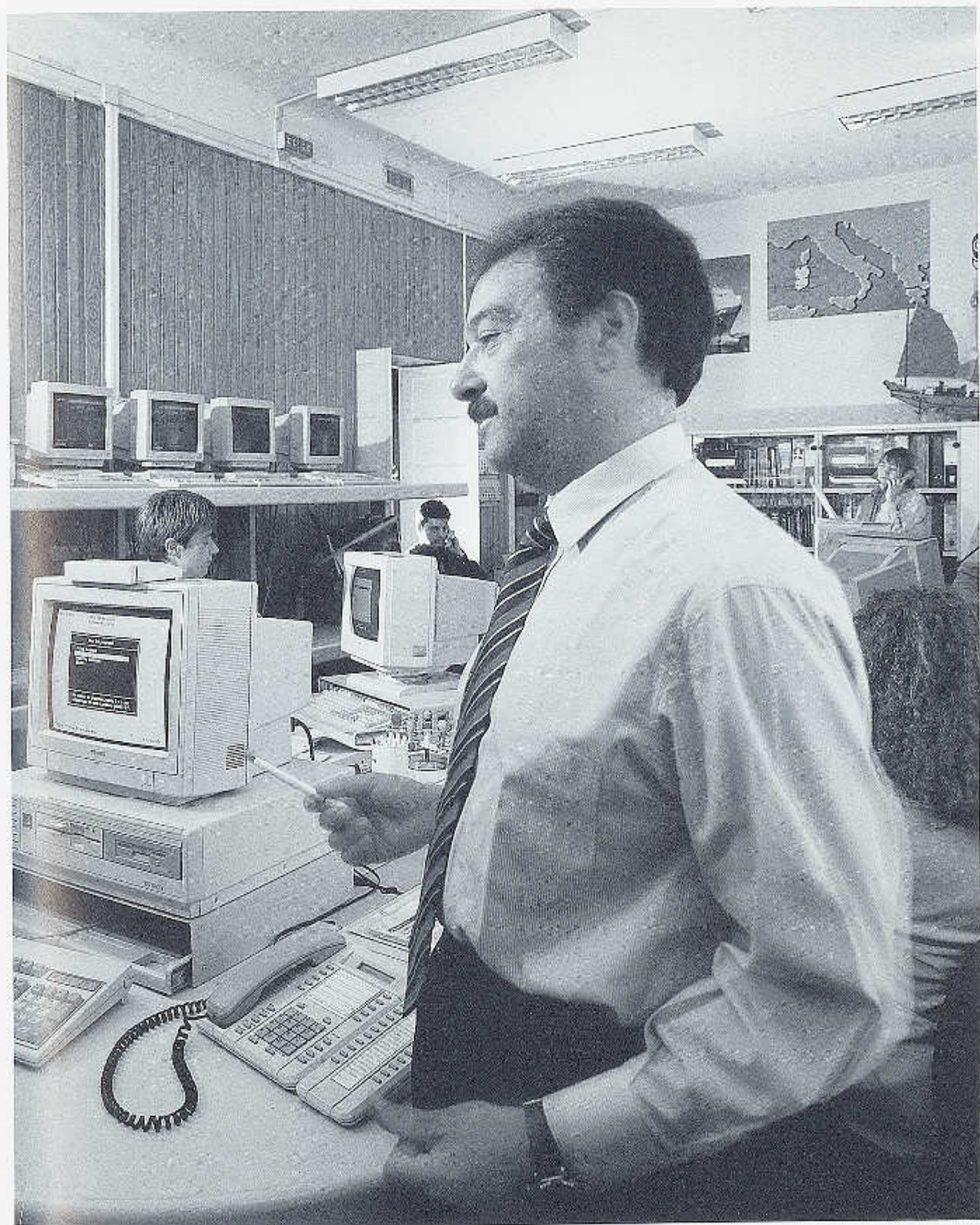
Con la crescita dell'agenzia, però, si è creata man mano una più precisa attribuzione dei ruoli, pur nel rispetto di una proficua flessibilità. E sono arrivati Antonella, Giuseppe, Daniela, Franco, Antonello, Marco, Giambattista, Orlando, Fabio, Florence, Andrea... Ricorda ancora, Tina, le vecchie telescriventi usate per i telex agli armatori: ogni sbaglio significava ore e ore di lavoro in più.

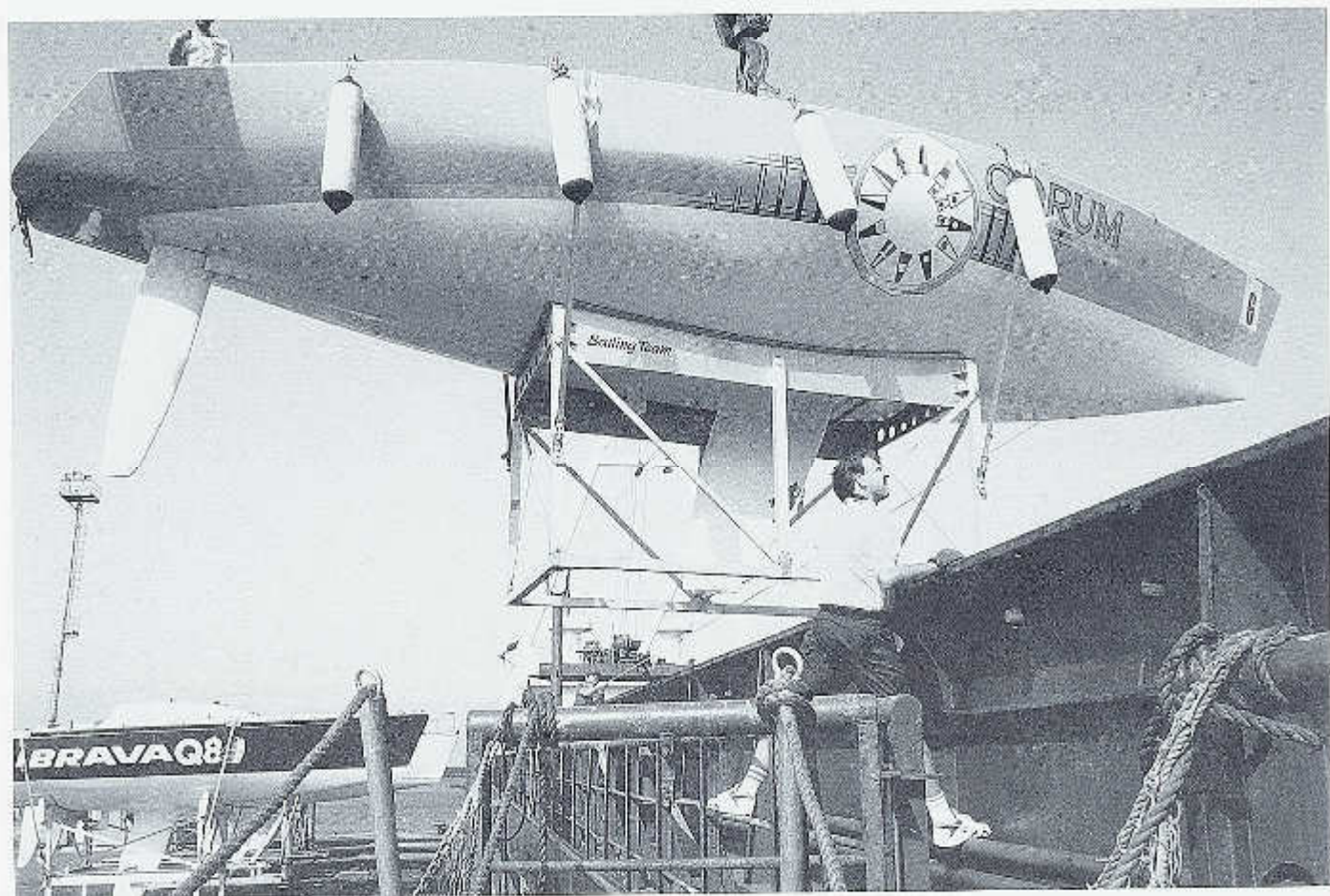
L'aggiornamento tecnologico tempestivo è stata una carta vincente per l'azienda. "Siamo stati tra i primi in Italia ad avere computers e fax" dice soddisfatta e compiaciuta.

E ora la femminilizzazione dell'azienda pare continuare: da qualche anno è entrata nello staff "Cincotta" anche Sofia.

La sua passione per il mare l'ha portata a navigare per sette anni sui mercantili. E tra un imbarco e l'altro andava all'estero a studiare l'inglese: per aprirsi strade più vaste del mare. È giovane, Sofia, e adesso è lei che fa l'operatore di bordo: intermediario fra il Comandante e le autorità, a risolvere tutti i problemi, tecnici e logistici, che una nave che approda si porta appresso, insieme alla merce e ai passeggeri.

Si è nel 2000, ma soltanto l'Agenzia Cincotta ha una donna che ricopre questo ruolo. Insieme, naturalmente, ad altri colleghi maschi. A Cagliari vi sono molte agenzie che hanno personale femminile, ma sono inserite solo nel settore dell'amministrazione o del marketing. A bordo, ancora, ci vanno soltanto uomini.

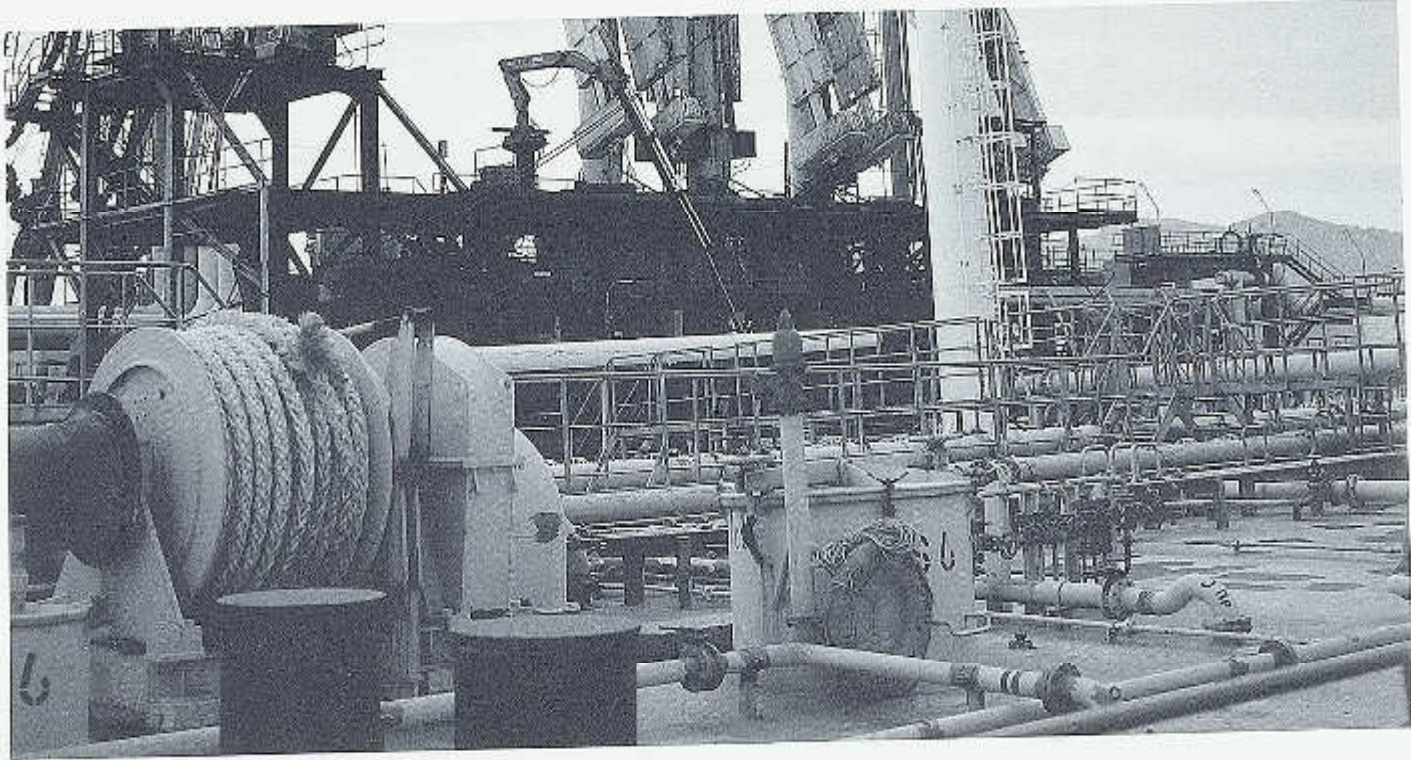




"Imbarco..."



di barche"



Una "Supertanker" ai pontili SARAS



Non che Vincenzo Cincotta sia un femminista...rabbrivisce quasi a sentirne parlare...ma perché ha fatto da sempre una scelta di competenza e di abilità. Senza preconcetti per il sesso di appartenenza.

Che lezione da un Siciliano!

“C'è un filo molto esile che distingue l'affabilità e la cortesia dalla confidenza” osserva ancora Sofia, calma e sicura di sé. “Se sei sola donna tra comandanti, barcaioli, operatori di pontile e marinai non lo devi mai superare quel confine: quelli danno poco credito alle donne, ancora oggi. A volte ti trattano con tenerezza, più spesso ti ignorano. E la fiducia te la devi conquistare con la competenza e la professionalità.”

È contenta, Sofia, così come lo sono Letizia e Tina, di lavorare in un ambiente dinamico, dove non ci sono tensioni e vi è grande libertà di organizzarsi il lavoro senza stupida rigidità.

Vincenzo Cincotta sorride compiaciuto, mentre tira una boccata di sigaro, a vedere come le sue collaboratrici si sanno organizzare perfettamente, con senso di responsabilità, e spesso si adira perfino, perché, dice “ormai quasi non mi stanno più a sentire”.

Un ruolo delicato e di alta responsabilità lo occupa Franca Bargone, la moglie di Vincenzo. Era giovane e appena sposata quando capisce che l'azienda ha bisogno di energie nuove e fidate.

Si mette accanto al vecchio Bartolo e cerca di capire come funziona un'agenzia marittima.

“Manuale della segretaria alla mano, imparavo tutto come una scolaretta” racconta.

Il suo entusiasmo e la sua giovinezza riuscirono perfino a dare ancora stimolo e un po' di voglia di vivere al suocero, che certamente fa di tutto per instradarla, ma nello stesso tempo è pur felice di avere al suo fianco qualcuno a cui demandare tutto: attività e responsabilità. E quando, alla sua scomparsa, Franca e Vincenzo fanno propria l'azienda, l'eredità materiale che si trovano tra le mani è ben poca roba: “carte intestate e timbri e qualche vecchio cliente affezionato, oltre all'unico collaboratore tuttofare, Luigi.

C'era davvero da ricominciare tutto”.

Pian piano Franca trova il ruolo che più le è congeniale: il settore Pubbliche Relazioni è quello che fa per lei. Ci sa fare nei rapporti con la clientela, è affabile, sa mediare, le piace.

Le difficoltà iniziali sono state, anche per lei, legate al fatto di essere donna.

“Era sempre forte, in quell'ambiente tutto maschile, la curiosità per una donna che andava agli incontri con armatori e brokers. Mi sentivo sempre sotto esame. Il mio biglietto da visita con su scritto “Amministratore delegato dell'Agenzia Marittima Cincotta” pareva mettere tutti in agitazione. La fiducia andava conquistata ogni volta”.

Solo nel 1977 la legge 135 istituisce ed ufficializza la figura del “raccomandataro marittimo”. C'è un esame da sostenere. Franca Bargone è la prima donna in Sardegna a sostenerlo e, quel che più conta, a superarlo. Gli armatori e gli uomini del settore, da allora, storcono meno il naso. È riuscita, non solo con il suo modo di fare, ma anche coi suoi progetti e i suoi titoli a conquistare la fiducia di tutti.

Da allora l'agenzia ha fatto molti passi avanti: se alla fine degli anni settanta il lavoro più intenso era legato al commercio del vino che, dalle cantine isolate prendeva il mare verso

la Francia, oggi l'attività è molto diversificata, e l'azienda è strutturata in modo tale da riuscire a seguire un migliaio di navi all'anno cariche delle più svariate merci. Ricorda pochi momenti di crisi, Franca, e se qualcuno c'è stato, è stato sempre e soltanto legato ad una più generale crisi, nazionale o internazionale.

Franca Bargone, nel suo stile di lavoro, ha sempre unito la professionalità alla passione. Aveva in mente da tempo di sviluppare un nuovo settore, quello crocieristico.

Ci si è buttata anima e corpo in quel progetto. C'è riuscita egregiamente.

Le sontuose navi da crociera che sempre più spesso i Cagliariitani possono ammirare nel Porto, con i loro ospiti che passeggiano per le antiche strade dei quartieri storici della città e possono ammirare le bellezze delle nostre spiagge, non sono giunte qui per caso. Dietro c'è un lavoro intenso di contatti internazionali e di vera e propria tessitura di rapporti commerciali che Franca Bargone, insieme a Vincenzo Cincotta hanno progettato, curato e realizzato.

È dal 1990 che Franca e Vincenzo vanno a Miami in Florida, dove si tiene una SeaTrade annuale. È una sorta di fiera delle Crociere.

La Agenzia Marittima Cincotta, insieme all'Autorità Portuale di Cagliari, promuovono il porto. L'Azienda madre americana, la Carnival, che ha incorporato la Costa Crociere, la Airtours, la Holland America, la Cunard ed altre compagnie altrettanto importanti, ha dato fiducia ai rappresentanti della Sardegna, tanto che la Costa Crociere ha affidato ai Cincotta un mandato per la commercializzazione esclusiva del loro prodotto in Sardegna.



La "Costa Vittoria"

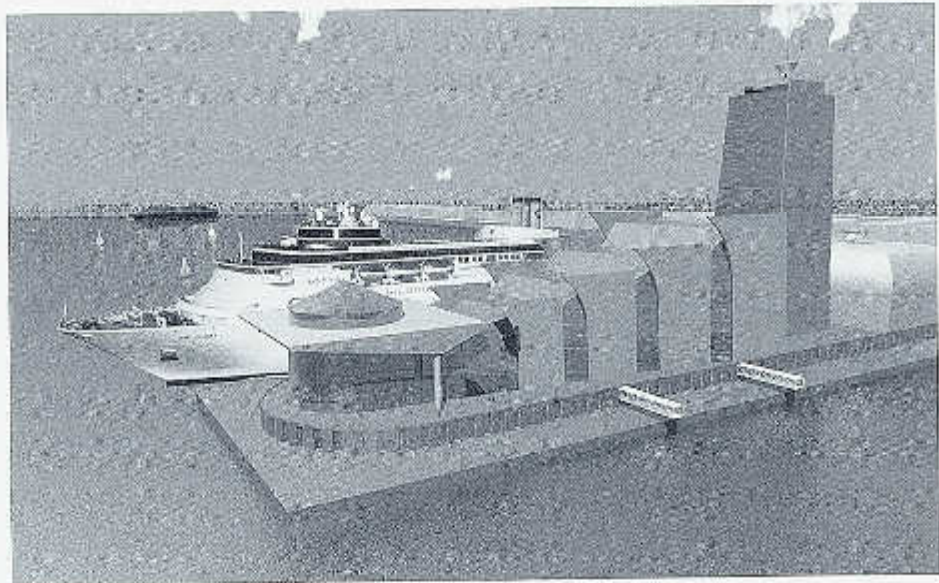
Ma Franca Bargone non limita il suo impegno e le sue inesauribili energie al lavoro in Azienda.

È impegnata nell'AIDDA (Associazione Italiana Donne Dirigenti d'Azienda) a livello nazionale, come consigliere responsabile della Sardegna e fa parte di un'organizzazione internazionale, che solo da circa cinque anni è presente anche in Italia: la WISTA (Women's International Shipping & Trading Association).

È un'Associazione le cui finalità principali sono la promozione e lo sviluppo della professionalità delle donne operanti in ogni settore attinente l'attività marittima. Organizza, quindi, attività a carattere educativo, informativo e di consulenza, oltre che favorire lo scambio di contatti e di esperienze professionali tra coloro che hanno dovuto mettercela tutta, in determinazione, passione e alta professionalità, per farsi accettare e rispettare in un mondo prettamente maschile e troppo spesso ostile alla presenza delle donne. I progetti della "Cincotta Shipping Agency" sono ancora tanti, ma quello che più sta a cuore a Franca Bargone è l'inserimento dei propri figli, Cinzia e Gianmarco, nell'azienda. Per questo ha dato e continua a fornire loro opportunità di formarsi all'estero, per acquisire grande professionalità.

Nelle loro mani, e questo è il sogno di entrambi i genitori, l'Agenzia marittima può arrivare a livelli sempre più alti.

Saranno loro, in un prossimo futuro, a dirigere le vele verso oceani sconosciuti, portando sempre con sé il ricordo del veliero "Giuseppe" del bisnonno.



Il "Terminal Crociere" ... a Cagliari?



Ma Vincenzo Cincotta è ancora una miniera inesauribile di progettualità.

Insieme alla moglie Franca è impegnato nella promozione del settore crocieristico a Cagliari "soltanto la realizzazione di un terminal crociere potrà fare diventare Cagliari porto "HUB" crocieristico" -dice Vincenzo- e in tal senso ha sviluppato contatti con le istituzioni ed operatori del settore per giungere alla costituzione del Consorzio Terminal Crociere Cagliari. Ma non è finita qui.

Ha tirato fuori dal suo cassetto uno dei sogni più reconditi: la passione per gli aerei. L'esperienza dolorosa e faticosa di portare ogni anno la sua vecchia madre in sedia a rotelle a sentire il profumo della sua terra, gli ha suggerito una idea grandiosa.

"Gli eoliani devono poter raggiungere l'isola madre con le ali, velocemente, e non a fatica e lentamente come fossero tutti su sedia a rotelle". Così si è espresso con il sindaco di Lipari, Michele, amico d'infanzia, a cui sta a cuore lo sviluppo qualitativo della vita degli eoliani e di un turismo rispettoso dell'ambiente.

Nell'isola vi era già un progetto di massima per la costruzione di un aeroporto, ma pareva restare, ancora e chissà per quanto tempo, solo progetto e solo di massima.

Oggi è nata la Società AvioLipari: i contatti tra finanziatori, amministratori e ministeri interessati diventano sempre più assidui: il progetto prende corpo. Vincenzo Cincotta è felice. Si sente protagonista insieme ai suoi compagni di Università - Dario, esperto in aeroporti, Silvio, esperto in progetti di finanza - che ha coinvolto in questa avventura. Spera in cuor suo di poter essere vincente ancora una volta.

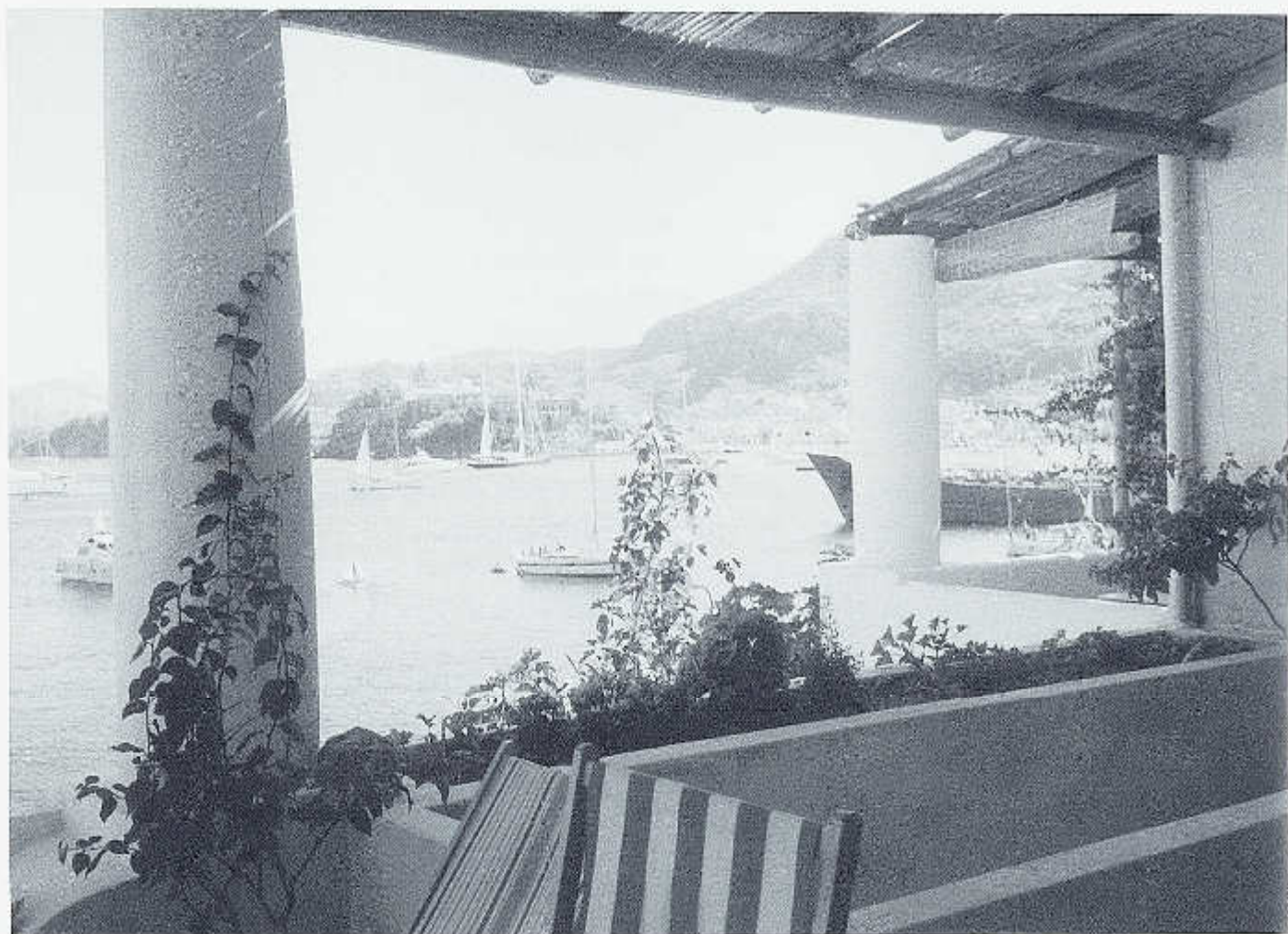
Lui, che da sempre combatte l'invidia, l'inerzia e l'ottusità, pensa che se riuscirà a superare la diffidenza per l'innovazione, riuscirà a far dotare Lipari di una infrastruttura fondamentale alle necessità di una comunità piccola ma molto importante.

Sorride e tira, compiaciuto, una profonda boccata di sigaro. Sente che ce la farà. Che la sua Lipari, finalmente, prima o poi, avrà l'aeroporto che la potrà collegare comodamente alle più grandi città non solo della Sicilia.

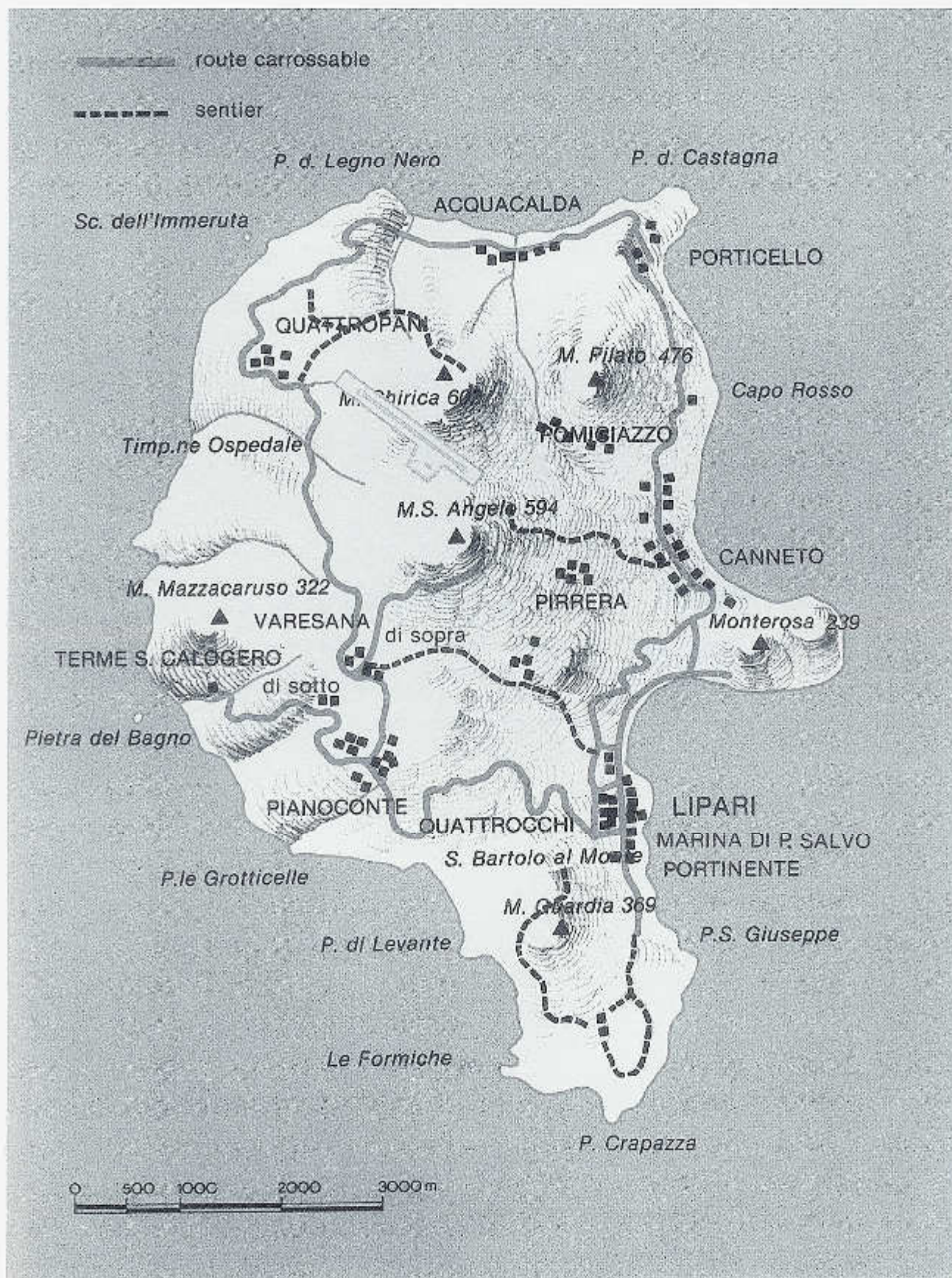
Ed Eolo, benevolo, continua a gonfiare le sue gote: prima sulle vele del vecchio sognatore Vincenzo, ora sulle ali del nipote Vincenzo, coraggioso ma pur sempre irriducibile sognatore.



Il "Dornier 328" ... a Lipari?



...la casa di Bagnamare... oggi



© 2000 by
Cincotta Shipping Agency
All rights reserved

N° _____



Via Sa Perdixedda, 18/b - P. O. Box10
09123 Cagliari - Sardinia - Italy

Rossana Copez

*WITH
AEOLUS'S
BLESSING*

It happened recently that I had to go from Aeolia to Cagliari for a convention. It was an odyssey! Between the hydrofoil for Milazzo, a coach for Messina, a ferry across the Straits of Messina, transfer to the airport in Reggio Calabria and two aircraft with a stop at Fiumicino, Rome, it took me an entire day. Certainly longer than Vincenzo Cincotta took, halfway through the nineteenth century, launching his schooner "Giuseppe" from the "scari" at Stromboli, shortly after sunset, with the help of the eastern and southern winds, to reach the port of Cagliari at dawn the next day. Thus, for him, Sardinia was very near, but it was also near for his son, Bartolo, who in the nineteen forties, decided to move to Sardinia to set up business to trade in pumice stone from Aeolia. It is also near for Vincenzo Cincotta Jr., who gave up the pumice stone business to become a shipping and customs agent but who has never given up following his grandfathers route but in the opposite direction; officially to pass his holidays, sometimes short, sometimes long, in the house at Bagnamare, but above all because he is pledged to conserve and hand down a precious heritage: dual identity.

It's enough to meet him in Lipari to understand his aims. Firstly, he's bilingual. One should hear how he easily passes from the Sardinian habit of doubling the consonants to the traditional Lipari language. Eat at his table and you will find the best fresh pecorino (ewes' milk cheese) next to "caponata" and the "cucunci". Go around Cagliari with him to visit the monuments and historic buildings, or go on a pleasure trip with him around the Aeolian Archipelago, and you will hear his pleasant conversation about all that unites and divides his two "home lands".

His father probably did not feel this double identity. His grandfather certainly did not. Nevertheless, Vincenzo's feeling of double identity is undoubtedly due to the lives led by his father and grandfather. In other words, it is the result of the extraordinary Mediterranean adventure that Rossana Copez recalls in this book.

Attention: what you are going to read is not history taken from documents and testimonies. Even if the author had the possibility to have access to various fonts of information, after having carefully examined the documents, she chose the literal transfiguration. Naturally, nothing has been added which is not true. But much has been added to facilitate the comprehension of the story.

Reading the fluid prose of Rossana (who writes with the same sweetness as which she speaks), the imagination of the reader lights up, and it lights up more than a serious history book would normally make it do.

The three Cincotta generations live on the thread of a unique and superb story in which you can understand the reasons which tie, in consequential development, the business of the old Vincenzo with the affirmation of Vincenzo Jr.

Each is the child of his own time.

Old Vincenzo opened the Mediterranean routes for his family (even if we have valid reasons to believe that it was his father who started the maritime activity with a "marticana" from Stromboli, but this makes no difference!). Bartolo takes advantage of the opportunities that his generation offer, but its thanks to his knowledge of the sea,

which he breathed from when he was a child, that allows him to scent a niche as to where to develop his initiatives. Finally, Vincenzo Jr. establishes the shipping agency placing himself in the hierarchy of the mercantile world, with the same professionalism which in the nineteenth century influenced the business of Vincenzo Sr and, from which, in part, determined the success of Bartolo's stores. Thus, the circle closes taking the same shape as the coast which surrounds the Mediterranean sea where this family adventure was born, developed and still lives.

Marcello Saija

Salina, April 2000

From Stromboli to Lipari

Islander, yes, now you can go:

The earth moves and history starts over again!

About you, tomorrow, in two lines,

*Your son will know that you were here:
It's enough for you to know:*

Today, like yesterday.

*...The sailing-ship "Giuseppe": The most beautiful,
the most trustworthy...*

The Aeolian Islands, also known as The Lipari Islands or The Vulcan Insular, are a group of seven volcanic islands in the Tyrrhenian Sea, north of Sicily, comprising Lipari, Vulcano, Stromboli, Salina, Panarea, Filicudi and Alicudi: enchanted islands.

Their history is very old: They have been colonised by the Greeks, the Carthaginians and, in 252 b.c. were conquered by the Romans.

Myth says that their name derives from Aeolus, who lived happily with his wife and his progeny: six sons and six daughters. Aeolus, the protector god (keeper of the winds) and persecutor of Ulysses, landed at Lipari after his legendary voyages.

"We arrived on the island of Aeolia; Aeolus Ippotade was there, dear to the immortal deities, on the floating island: an indestructible bronze wall surrounded it, bare rocks rose up. Aeolus's twelve children live in the palace, six sons and six daughters in the prime of life, and here he gives the hands of his daughters in marriage to his sons".

Aeolus is known as the Wind God, and the music that one hears amongst the cliffs is of the wind. And the winds, we know, are friends of sailing-ships and sailors.

It was with the sailing-ships that the great adventure of the Cincotta family began. The family originally came from Stromboli but lived on the island of Lipari by their own choice. As in every adventure that's worthy of this name, there are exciting moments that alternate between danger, failures and extraordinary comebacks.

Vincenzo Cincotta, the captain with eyes as blue as the sea and a large handlebar moustache as was the custom in the last part of the nineteenth century, had at least three sailing-ships.

The sailing-ship, for him, was the "genius loci": it was not only his work but also his passion and his family. Vincenzo would never have undertaken a voyage without having on board his children, the maids and his Marianna.

Captain Cincotta was, at the same time, captain and ship owner.

In those days, when Jules Verne became a myth with the publication of his book "Around The World in 80 Days", navigation was still an adventure – adventure and enterprise.

When a sailing ship arrived in port in those times, no shipping agent went to meet the vessel in order to propose and organise selling the cargo. It was the onerous and important task of the captain.

And the ship's hold, loaded not only with valuable pumice stone but also capers, wine, raisins and malmsey wine, carried the flavours and the smells of the Aeolian Islands to other countries for other populations to enjoy and then returned to the island loaded with grain, roofing tiles from Marseille and other goods.

In those days, a sailing-ship would generally remain at sea for about twenty five days, but it was not unusual to stay at sea for anything up to five months.

In those circumstances, the owner wouldn't just limit his trade to transporting and selling

the island's products, but, at the first port of call, where a good part of, if not all, the original cargo would be unloaded, he would negotiate to take on board other cargoes bound for other destinations.

Sometimes, the new consignments had been ordered by partners to whom the merchant ships were tied, while at other times new orders were found purely by chance.

On the luckier voyages, the owners of long haul sailing ships obtained many contracts, one after another, and consequently entered various Mediterranean ports.

Vincenzo had no fear of weariness or rough seas and fate was his friend.

During the first ten years of the twentieth century, he could still make a large profit from the boom in commerce after the earthquake in Messina which created a need for many types of products throughout Sicily.

Things were really going very well for Captain Vincenzo.

He was able to realise a large part of his dreams, a rare gift for man: a large mansion on Lipari, a house on the bay of Bagnamare, and arable land in a small village on the island called "Agliozzo"

He often dreamed of old age, with his feet on dry land but always in the company of the smell of the sea and the caress of the wind.

However, the calm of the sea, feared by sailors because it blocked their progress, arrived for the captain's sailing ships. Aeolus was no longer by his side to help him go on and on.

In the Mediterranean, sails were making way for steam ships which were faster and easier to handle both at sea and entering port.

Amongst the ship owners with solid financial resources, the idea grew that the crisis could be overcome by purchasing larger and more powerful sailing ships which could compete with the steam ships by transporting larger quantities of cargo. The end had come for the small ships and boats.

At Lipari, that choice seemed to make sense because the ship owners were also involved in the mining industry and could make good profits if they had the chance to transport the large quantities of pumice stone they mined, a bulky but light material.

The Cincotta family from Stromboli moved their business to Lipari, and launched the schooner "Il Giuseppe", which was used to trade their own pumice stone and also to freight pumice on behalf of the smaller quarry owners as and when required.

But the ship owners couldn't do anything to stop the decline and before long, the sailing ships became nothing more than an instrument which evoked memories of mystery, of danger and dreams of the romantic navigators.

Obviously, Vincenzo Cincotta was also one of these romantic navigators. He still believed only in his sailing ships which safely ploughed the antique waters of the Mediterranean and on which he himself sailed, taking with him his wife Mariannina Fenech.

The image and love for the sailing ship "Giuseppe" would remain in the head of this old dreamer until his death: "Giuseppe", the most beautiful and the most trustworthy. The schooner "Giuseppe" was extremely agile, had a foremast which could hold three or more square sails in descending order of size from the bottom to the top, and a fore and aft sail set on the after side of the mizzen mast.

The now elderly captain loved to stay sitting comfortably for hours on the "bagghiu" of his house, watching the sea and the seagulls in flight, following the movements of the waves, looking for any form of life, images of the past forever present in his head.

One evening, as it was getting dark, from the milky stripe that's always above the Aeolian sea, as if it was the Ocean, something seemed to take shape and excited Vincenzo; he focused his now not so good eyes, to look on the thing the sea was presenting him with: one of his most precious memories.....

The schooner entered the port of Genoa, slowly and cautiously as always.

As the sailing ship arrived, a tug boat drew up alongside, as was quite usual. The tug boat captain wanted to negotiate the price to tow the ship to the jetty.

"Your price is too high" the captain shouted. "I'll negotiate with someone else for this service".

It was a true tug-of-war: The tug boat remained three days alongside the sailing ship and no other tug boat was able to even get near the ship. All attempts to negotiate with other tugs were thwarted by the tug boat captain who it seemed did not even sleep in order to stay constantly on guard.

He stayed three days and nights, his woollen hood on his head, keeping watch over his prey.

Every morning, the two men glared at each other, each staring directly into the other's eyes through the mist that arose from the sea and regardless of their different positions: the captain from high up on his ship and the tug boat owner from low down on his tug.

"Well, captain?" the tug boat owner asked in his strong Genoan accent. "You must accept my offer otherwise the raisins will grow mouldy and the malmsey wine will turn sour". It was he, the tug boat owner, who had seen the sailing ship. And he wanted the right to win the contract. The other tug boats understood the language of that forced stop and they kept their distance.

The captain was indignant and did not deem it worthy of a reply.

The tug boat did not give up.

However, three days outside port are a long time to stay when you have the holds full of perishable cargo. The cargo, and only the cargo, was the captain's worry.

He had to give in. He thus accepted the conditions laid down by the man with the brown hood. And so the sailing ship was towed to the jetty.

And at that point the two men were able to look at each other straight in the face, from the same height and without the fog.

They smiled with their eyes and the wrinkles on their faces which characterise the faces of men who go to sea.

An agreement was reached over a hot coffee.

Deep in their hearts, each felt a great esteem for the other

They had challenged each other. But there had been no loser: both had won: in authority, courage and respect for each others work.

That brown hood vanished beneath the waves when the captain, old and tired, re-opened his eyes.

*But the memory was still strong in his mind.
That was his bobby during his life on dry land: to look at the sea, listen to the sounds of
the waves and re-live parts of past adventures.
In his seafarers head, the sailing ship was a bearer of dreams.
And dreams, we know, are the true driving forces of every life.*

Towards Sardinia

It was 1915 and Italy was preparing to enter in war: the first world war, when Bartolo Cincotta was born.

And the smell of war, with it's danger and mishaps, stayed with him for all of his life. In fact, he carried a symbol of the second world war with him right through his life until he met his Maker: a projectile embedded in his calf.

Bartolo Antonino Gaetano was born in Agliozzo, near Canneto, in a typical Aeolian house: painted pink, faded by the salty air, and a slanting terrace designed to catch rain water, with the pediment in a spiral form showing the imperfections of artisan hands.

He lead a full childhood: from a boy toddling for five kilometres every day to the nearest school at Lipari and, whilst still a young man, sailing the seas with his father: to learning the art of navigation on board the sailing ship "Giuseppe"; to learning to recognise the smell of the storm or the dead calm of the sea. And on the mail boats which operated between the islands.

But it was on board the "Giuseppe", together with his father, that he came to know Cagliari for the first time. The sailing ship stopped there in 1931.

Bartolo could not possibly imagine that that city, built on white chalky rocks, mysterious and seemingly African when entering port, would one day be "his" city where he would enjoy himself, cry and live.

He was still too young, and not yet ready, or able, to read the signs of coincidence that, sometimes, destiny indicates to man.

He had hardly reached twenty years of age when the second world broke out. Bartolo Cincotta is now the second officer on the tanker "Frisco": he embarks at Genoa.

Destination: Venezuela, Curaçao.

He's young, but the tranquil voyages he made aboard the sailing ship, under the loving command of his father, seem such a long time ago.

It's all much more adventurous, dangerous, and the future is all so uncertain when you know that a war is being fought, a terrible war, the most ferocious war, so near to your home.

It's 1940 and the conflict is spreading everywhere.

Eighteen Italian ships were blocked in Brasil, sixteen in Argentina and two in Uruguay.

But it was only possible to think about moving those blocked in Brasil because the president at that time, the dictator Getulio Vargas was sympathetic, for obvious political and idealist reasons, to the Italian-German axis.

Bartolo and his fellow crew members were blocked at Fortaleza in Brasil.

On the Brazilian beaches, there were no sounds of air-raid sirens or of explosions: and six months of forced inactivity can even become, for those who are young and bold, times of holidays and leisure.

Whilst enjoying the sea and the Brazilian sunsets, the human mind could never have imagined the terror and the massacre that, in the meantime, was taking place in Europe.

Even if the fifteen cargo ships, the two tankers and the transatlantic liner "Conte Grande" which were standing for so long in the Brazilian ports of Belem, Pernambuco, Rio de Janeiro and Bahia were certainly not re-assuring.

Men of the sea, as is well known, must have courage and cold blood during a voyage, equilibrium and steady nerves to face danger.

But once on dry land, as though to discharge their tension and fear, they need to look for trouble in order to confirm their strength and self-esteem.

Bartolo knew this well. During the long crossings on board the sailing ship "Giuseppe", his father would tell him many stories: stories of brawls and knife fights which took place in the narrow streets of the Mediterranean cities.

But even if you sometimes want to avoid certain situations, it's not always possible: you find yourself in the middle of a situation which you cannot avoid.

Bartolo was the protagonist of many brawls.

One evening, in a bar full of smoke and the stench of alcohol, a girl appeared who wanted to sell coloured bottles to the sailors. All the sailors approached this beautiful young girl, who in all truth was not really beautiful but she was a woman, and asked what was in the coloured bottles. Why are they all different colours? She explained, in the only way she knew how, a few words – a few gestures, that beyond Fortaleza, at Cumbuco, there was a type of sand, not white as on the other beaches, but made up of many colours. The girl smiled whilst showing off her handiwork: layers of different coloured sand inside the bottles in the form of pictures and words. She was so pleased for the beauty of her land. But the young and insolent sailors did not believe her and thought that she was pulling their legs. Whenever did an old sea wolf let himself be jeered at by a girl wanting to take his money away by selling him sand? And when did one see sand that was not a natural sandy colour?

Somebody starts to offend the girl, she has a frightened expression on her face, somebody else wants to touch her well developed and sun-tanned arms, another person wants to defend her and before long a brawl breaks out that goes on and on, even if the girl has long since disappeared, run away, and the men have already forgotten about her. But it doesn't matter, a punch is often a way to dispel the anxiety of an infinite wait.

Who knows how many other stories Bartolo would have told if only he had lived longer, much longer...

On the long beach at Fortaleza, the boys continued to wait, playing, telling stories, making plans and dreaming, between diving and swimming, enchanted and fascinated by the white sand dunes. They continued to wait.

However, in Europe, raw petroleum was needed and the Axis asked for supplies with the utmost urgency.

The order arrived to leave Brasil. At all costs. It was the evening of 28 March 1941. Two tankers left: one was the 7000 ton "Frisco" belonging to the company Società Petroleum owned by the ship owners Chiarella of Genoa who, as Italian delegates, contributed to the establishment of Intertanko in 1931. It was an old steam driven ship.

The other was the "Franco Martelli": the latest pride and joy of AGIP. It was a 15000 ton tanker and could reach 14 knots thanks to it's powerful FIAT engines.

But only one got the best of the ocean and of the enemy: the "Frisco".

Bartolo Cincotta loved to talk about that undertaking and he liked to give the explanations:

"We left that night. Silently and in darkness. Captain Fraviga, an experienced sailor from Genoa, knew how to be very convincing: no noise, maximum silence". Even fear had to be silent that night. We made our manoeuvres almost without breathing. Our lives depended on it. Outside territorial waters, we continually came across English ships, powerful and heavily armed, enemies of Italy during that first phase of the war. They had held us under constant observation during those long months – watching all our moves.

Our fear and tension were at it's utmost. You could almost hear the prayers that each of us were whispering, through half closed mouths, to God almighty, that he would help us. We managed to leave Fortaleza: as soon as we were in open sea, the captain decided to make an initial diversion, a pretence, and we headed due north. Luck was on our side for thirty days and no enemy ship spotted us.

In truth, the "Frisco" was old and in a terrible condition. Her steam engines made so much smoke whilst plodding through the ocean waves that she gave the impression of being a powerful and dangerous cruiser. The ever watchful enemy submarine kept its distance from all that smoke which only a powerful cruiser could emit.

The "Franco Martelli" had sailed from Recife that same evening.

She moved quickly and gracefully over the waves without making much smoke thanks to her diesel engines. However, for this very reason, she was easy to pick out.

A British submarine hit her with a torpedo, then another, and another. The tanker, which had only known the sea for two years, sank in unclear circumstances. Even today mystery surrounds that event. It was like this that Bartolo told the story and that he was happier to have faced the sea as a victor, rather than that of an enemy without a face.

And so it was that on the 27 April, the "Frisco" landed at Saint-Nazaire, in France, with all her crew on board and the 7000 tons of naphtha safe and sound.

Bartolo Cincotta, second officer on the tanker, was given some leave as a reward and, afterwards, was awarded a medal for his bravery.

"He embarked on a steam ship that, having no weapons, effected a long transatlantic crossing without any escort, passing through enemy controlled zones and contributed towards the happy outcome of the operation": This was the motive for the award as mentioned on the despatch from the Ministero della Marina (Navy Ministry) dated 25-9-1941.

Having arrived in France, Bartolo had only one wish: to return home to Lipari.

His young wife, Lola, was waiting for him there.

He took a train to Bordeaux and, passing through Germany, headed south towards home: Lipari was waiting for him.

But the war was long and bitter, and Bartolo had not yet turned his back on the danger and the unexpected that destiny had reserved for him.

At the end of 1941, he was once again called up.

He sailed from the port of Naples on the "Maria Immacolata".

The "Maria Immacolata" is an armed ship with sailors from the Italian navy on board, employed in the transport of ammunition and food stuffs on behalf of the military authorities. Bartolo is the captain.

Some months later, in the waters off Tunisia, danger waited for him yet again. 6 miles south east of Mebedia, at Kerkennah, the submarine "Una", under the command of Captain Martin, sank the "Maria Immacolata" on the 13 March 1942. The crew quickly throw the dinghies into the sea. The cry goes up, "every man for himself".

The sea was black, terrifying, but the men threw themselves into the dinghies as though they were looking for a hug from a mother or from a wife.

Bartolo did not jump into the sea with the others. He was the captain. A captain in time of war. There were things to arrange, perhaps documents to destroy or who knows what. He waited a while on the ship which, by now, was pointing her wounded bow towards the sky, before allowing herself to be swallowed up by the sea.

Bursts of machinegun fire came from the submarine. Captain Martin obviously wanted to give the quietus to the "Maria Immacolata".

A fragment hit Bartolo in the chest whilst he was hurriedly descending the rope ladder. He fell directly into a dinghy.

The sailors quickly started rowing and managed to reach dry land where they take him to the port of Sousse.

The first press reports speak about death: now they talk about him being missing, then they report he is dead.

His Lola, however, knew in her heart that it couldn't be true. She sensed it. And the feelings in the heart of a woman are always true.

In fact, on the 18th March 1942, a telegram arrived:

"Captain Bartolo Cincotta, wounded in battle, is in the hospital at Sousse". It was signed by the under secretary of state for the Italian Navy, Riccardi.

After three long painful months for everybody, he returns to a joyful welcome to his house in Lipari, painted pink, faded by the salty air, and a slanting terrace designed to catch rain water, with the pediment in a spiral form showing the imperfections of artisan hands. And during the intimacy of the night, Lola manages to make her young husband promise to give up going to sea.

A persistent and troublesome pain in his leg due to the wound, as well as Lola's gentleness, manages to convince him.

It was only after some time had passed that the origin of the pain was discovered: a 5 cm projectile remained embedded in his calf. It was never removed. A mystery remains, for the medical commission who examined him in 1966 reported that the projectile had shifted from the right half thorax to the right thigh.

Bartolo no longer went to sea except for the time when, not only as captain but also as ship owner, he took his ship, the "Adriatico", bought in Trieste and used for transporting wood, to Sardinia.

Lola's father was also a "seafarer". He had sailed the Mediterranean for nigh on forty years on his family's ships. A family of ship owners.

As captain, he had launched the ship "Eolo" from the port of Palermo. For forty years he sailed the seas and had many tales to tell. He had married Annetta Ferlazzo, one of a large Aeolian family, nearly all of whom were involved in navigation and trade.

At Lipari, in those days, there were no real ports and the ships that operated a transport service between the islands, made the passengers disembark just outside the harbour and they were then carried to land by ferrymen, "i vuzzi du rollu". But these operations were not always easy because of the scirocco that is a wind that blows against Lipari's largest bay. And when the wind started to wrestle with the ferrymen, the mail boat, captained by Giovanni La Cava, had to sail right around the island until he found a small bay known as "Vaddi Muria" where he could drop anchor. Only a small path connected the bay with the inhabited area. Old Giovanni always remembered his beloved dog, who practically lived aboard, and to whom he entrusted small noies, tucked in his collar, to take home: to send kisses and embraces to his Annetta, always happy to receive a thought of love from her man. Giovanni La Cava was much loved by the inhabitants of all the islands: the inhabitants of Alicudi entrusted him with the "tremolina" (a type of bait) inserted in the boat's shell and the flat stems from Indian fig trees to be taken to Liparoti where they were required for fishing; the inhabitants of Filicudi who asked Don Giuanninu, as a favour, to take a "cannistru" to their children who were studying in Messina.

It would take seven hours for the mail boat to sail from Messina to Lipari and he was always awaited with delight and impatience. When grandfather La Cava retired, he used to say "When I occupied a place of command and behaved as an honest man as well as helping others, my bogus friends tried to bribe me for their own interests. Now that I am retired, those bogus friends don't even remember my name".

Old Giovanni La Cava wanted his son, Francesco, the only male amongst his five children, to become a seafarer. In fact, he sent him to a prestigious college in Palermo to study to become a master mariner.

But Francesco was a rebellious soul, creative and capricious.

He wouldn't accept orders from anybody. He clashed with his teachers, and with one in particular.

In the 1920's, it was certainly not permitted to dispute your teachers, but Francesco did much more than that. He threatened his English teacher: "If you make me fail the exams, I'll smash your face in".

He failed the exams. And he really did hit his teacher in the face.

Thus he was expelled from "all the schools in the kingdom". Francesco never became a master mariner. He chose to become an entrepreneur. Whilst doing his military service, he bought a restaurant at Rodi, and later on he started buying jute sacks which he sold to his future brother-in-law, Tami Ferlazzo, who was already trading in pumice stone.

Consequently, Francesco also became a trader of pumice stone.

Lipari is a volcanic island made up of an extremely light, porous, vitreous rock.

The "scars", that can still be seen today, long, deep wounds on the hill, expose the white

heart of the pumice stone: good resources for the Aeolians. It was on the Island of Lipari that Francesco became the sole owner of the "F. La Cava Company", owning pumice stone mines from which the raw material was extracted and sent to the factories, normally owned by him, where it was worked into different grains or types of pumice dust, and then sold for various uses: for the production of soaps and detergents, sandpaper, pencil rubbers, for abrasive stones used in polishing glass, for making filters, for polishing marble, for cleaning crockery and, lastly, the rejected material was sold to the building trade where it was used in a type of concrete as well as in a type of "pumice cement". More recently, in the era of silicon which is the basis of the computer revolution, pumice stone is used for cleaning integrated circuits due to the fact it has a hardness of less than 7 and thus permits cleaning the circuits without having an abrasive effect.

Francesco La Cava, Lola's brother and brother-in-law of our Bartolo, became an entrepreneur. Shortly after, he married Iolanda Ferlazzo, his first cousin, who was born in the United States of America.

Until then, it was the rowing boats which loaded the jute sacks onto the cargo boats and the steam ships. But Francesco had a clear and innovative mind: he built wharves, mechanised everything, installed firstly Decauville trolleys and then conveyor belts on the wharves, transforming them into "tapis roulants", with a notable reduction of costs and labour. The dockers make war.

New ideas, as we know, always take a long time to get used to. It's difficult to change the old mentality.

But Francesco La Cava wins. He becomes the most important entrepreneur in the field of pumice stone.

There, on the Island's shore, however, someone appreciated Francesco's innovations. Appreciated and copied his ideas. It was D'Ambra. He also had wharves at the foot of the pumice quarries. And used the new techniques for transporting the material.

D'Ambra had been quick to understand. Francesco La Cava had had a good idea. The innovation was a winner. But D'Ambra was luckier because his wharves at the end of his quarries were much shorter. Because of the depth of the sea, Francesco needed longer wharves and thus a major investment. Consequently, everything became less profitable for the transport and the unloading of the material.

The two men enter into pitiless competition.

Until economic motives got better of their hatred: they formed a company together.

But Francesco did not have very long to taste the fruits of peace and of his 25% ownership: he died after a short time, leaving pumice stone and profits to the others, seeing that the almighty God did not grant him the joy of progeny.

D'Ambra, however, was a born businessman and very ambitious. He managed to get together nearly all the assets in a clever operation of "divide et impera"

But this is part of another life and another story and we'll leave it for the end.

Let's return to Bartolo Cincotta who comes back from the war and decides to give up the sea.

At Lipari, there was a harbour master, a certain Ferretti, who was from Cagliari. Ferretti

appreciated the ingenuity and determination of Francesco La Cava and suggested that he build a factory at Cagliari to produce handmade pumice for the building trade.

It was 1945 and the city was half destroyed by the bombs of the war and heaven knows if the city needed building materials in order to give back houses to the thousands of people who remained without a roof over their heads. It was the time of reconstruction and of peace. Anyone who had ideas, courage and the will to work would have found good opportunities.

Francesco La Cava had actually already founded a plant in Cagliari in 1938, but it had been destroyed, after a short time, by the bombing. It was for this reason that he enthusiastically accepted captain Ferretti's idea and was happy that Bartolo took it upon himself to revive the factory.

Francesco proposed to his brother-in-law Bartolo: "Go, use your courage and your energy to redevelop the business".

Bartolo Cincotta once again took to the sea but this time to land in a port and stay there. After some reconnaissance tours, and some stops to smell the scents of the new land, he decided to stay. Cagliari had the same salty smell as Lipari, and at night he could hear the lapping of the waves against the boats on their moorings.

An old memory stirred in his mind: he was a boy, with his hair ruffled by the wind, when he saw for the first time the city of Cagliari. The "Giuseppe" had entered port, under the expert guidance of his father, and he had seen Cagliari as a small city built on white chalky rock, mysterious and almost African in it's aspect.

In 1946, Lola, with a baby in her arms who was hardly one year old, set foot in Sardinia. There she passed her whole life.

Bartolo found temporary lodgings near the barracks along the Poetto, Cagliari's beach. It was a furnished room in the house of the extremely kind Mrs. Tuveri. Bartolo had a thousand projects in his head and, in a very short space of time, one after another, he happily realised these projects.

Certainly, some possessions at Lipari were sacrificed, but with the certainty in his heart that one day he would recuperate everything.

At Cagliari he found some land sheltered by the port, owned by the state, in the area that the people of Cagliari call La Playa. He immediately built a house there, a real house, an office for the shipping agency and a factory for producing handmade pumice stone that, when working at full capacity, employed forty workers.

The promise that he had made to Lola and to himself, after the terrible adventure in Sousse, was not to go sea but to give support to those who did.

That promise now excited his pride and his day dreams.

In those days, being a shipping agent was not a clearly defined profession. He could invent and develop his work according to the situation.

It was he who, when a ship

arrived in port, was present and would take care of everything that the captain could not quickly do for himself in a little known land.

The captain was, therefore, more than pleased to be relieved of all incumbency and

entrust everything to a good shipping agent. It was Bartolo Cincotta who was the ideal solution for many ships captains, for it was in their interest that the ship stayed as little time as possible in port.

As he did when he was a boy, running 5 Km. every morning to his school in Lipari, arriving out of breath, he now did the same every morning, cycling 5 Km. from San Bartolomeo to the port of Cagliari in order to be there when a cargo ship arrived and to offer his services. But it was not only to this that Bartolo Cincotta dedicated his time. He started up another business: a stevedoring company. He was himself involved in the loading and unloading of the ships, recruiting men from the port workers company as and when necessary, and thus offering the possibility of work to a city that wanted to come back to life.

For a good thirty years, Bartolo followed this business, particularly specialising in the discharging of timber that originated from Romania and from Northern Europe and the pumice stone that came from Lipari. Yes, from the quarries of brother-in-law Francesco who, dying, decided to leave a part of his property to Vincenzo, the elder son of Bartolo, who was no more than a bundle in his mother's Lola's arms when they arrived in Cagliari. Vincenzo had grown in the meantime, and as a youngster intertwined his working experience with that of Bartolo. He will not only always be a valid support, but he will also be the one to redeem all the property that risked being abandoned and lost at Lipari together with the memories of the family.

Every day, Bartolo's activities become more time consuming.

It was the fifties and the city of Cagliari was bossily demonstrating its desire to rise again from the ruins as quickly as possible.

The number of ships entering the port was increasing rapidly. Every ship that arrived needed not only a clever and trustworthy shipping agent, but a stable and efficient organisation that could represent the captain and his requirements towards the local authorities and to those people and companies who should receive or load cargoes. The shipping agency, therefore, saw an increase in its duties and its outlays. It took on many functions: bureaucratic, commercial and administrative: to look after the accounts at the ship's port of call and to pay the suppliers who provided their services to the ships. Bartolo was involved in many things.

By his side, Francesco La Cava who is still the sole owner of the Pomimento, gives breath and drive to the industry. With intelligence and farsightedness.

It's since 1951 that a 30 page booklet illustrating the use of pumice blocks in the building trade advertises the activities of the company nationally. Publicity, in those days, was still unusual for a company, even for the large and established ones. The Pomimento brochure helped to make known, together with the finished product, the stupendous places from which the raw materials came: an entire page on the beauty of Lipari and the other Aeolian islands contribute towards the effectiveness of the publicity.

Bartolo Cincotta manages to carve a niche for himself in the timber trade.

Timber arrived from Rumania, "undersized" wood from Russia, valuable wood from North Europe, and the "Trieste Use" beams from Trieste. The building industry is still in full expansion.

Ferries, at that time, did not exist and Bartolo did well buying a ship suitably adapted to that traffic. It was the 200 ton "Adriatico".

Timber was the main cargo, but if there was no timber for shipping, then the "Adriatico" would transport terracotta saucepans which required delicate unloading upon arrival at the port of Cagliari.

Bartolo needed more than ever, able and trustworthy collaborators.

One evening, with a calm air, he looks into the eyes of his eleven year old son, Vincenzo, and, man to man, says to him "Study hard, my son, because the company needs your help as soon as possible".

And so it was that Vincenzo, still in short trousers and with scraped knees, found himself often accompanying his father on journeys on the "Adriatico".

Vincenzo as well. As Bartolo had followed his father in the sailing ship: to learn the work and the art of navigation and trade.

He was only thirteen years old and was already helping out in the company: he looked after the accounts, carried out errands, and made his father feel that he could count on his son.

In the meantime, he qualified from the private "Salesiani" junior school: the teachers were very good and guaranteed an excellent basic schooling but they were also very strict, too strict. Vincenzo did not accept impositions. He therefore decided to go to a state school and chose, purely by chance, to go to a secondary school called the Pacinotti, a school specialising in science subjects. It was still difficult for Vincenzo to be accepted by his contemporaries, in the same way that it had been difficult for him when he had started his primary school: he was not from Cagliari and, worse still, lived in an area called "La Playa" which in those days had an undisputed reputation as the prostitutes area, near the port known as the Scaffa. Besides, he dedicated his free time almost exclusively to work and little time remained for meeting up, and having a good time, with friends.

But when, thanks to his savings, he arrived at school on a brand new motor scooter, his problems were solved. At that age, and in that period, at the beginning of the sixties, it was "mythical" to have a motor scooter: he soon made a large number of friends who looked for him, not only because he had a scooter, but because they respected him for the fact that he had bought the scooter by the fruits of his own labour.

At a certain point, it seemed that nothing could hold Bartolo Cincotta back. He managed to follow all his various business activities in the best possible way.

But often, ambition, commitment and hard work is not enough to maintain success.

Bartolo Cincotta was alone.

There were no ship owners in Sardinia. There was no "history" in this particular field and, it seems, not even the idea of it.

You cannot change the world alone, nor the mentality of a population who, although they live on an island, have never looked to the sea as a means of economic resources. Indeed, it seems they have always shied away from it: the sea, evidently, called up old fears which are still strong today. Bartolo felt forever more isolated. The company needed investments, substantial financial backing, which only an increase in its resources could assure.

Alone, he could not give breath to the company: could not expand the business nor buy better ships.

What should he do?

The pumice trade is not so profitable if the larger part of the turnover goes to Lipari.

Furthermore, the maritime company was asking for new energy and for a new professionalism.

Vincenzo had not yet sat his senior school exams when he realised that the continual pressure from his father needed concrete and effective action.

Bartolo suffered acute pain, and was infirm from the war wounds that had always troubled him. He asked for help to climb the stairs in order to reach the Custom's office on the third floor.

His son absolutely had to do something to help.

He had already taken an English course at the Berlitz School which enabled him to carry out a basic conversation in English, but there was no opportunity in Cagliari to develop the professionalism which a shipping agency called for.

It was the sixties and one could feel in the air that the Italian economy was starting to take off.

Vincenzo was 17 years old in the summer of 1962: his friends went to the beach every morning to enjoy the sun and the sea, and then dance on the terraces of their houses every evening.

Vincenzo goes to Germany: he spent two whole months there working in a large company in order to learn about trading, ships and shipping agencies.

The idea had been suggested by the owner of the company at Brema who, being involved in the pumice trade, often went to the Aeolian islands.

Enchanted by the places he had seen, he built a villa right under the crater on Vulcano where he spent his holidays. His friendship with Uncle Francesco was fortunate.

In fact, it was his uncle who kept on insisting that he should take advantage of the opportunity to gain experience in such an efficient company as Carl Mentzen. So, alone, he started his journey from Cagliari: a four engine Viscount took him to Fiumicino airport at Rome and from there he took a Caravelle to Frankfurt and then the train to Brema.

He had a lost air, just like a seventeen year old should have when arriving from a far off provincial town.

From the first day, he would understand that the mentality of these people was completely different from his own.

One of the company's employees, who would be his "tutor", kindly went to meet him on his arrival. The employee explained to him, a little bit in English which Vincenzo understood reasonably well, and a little bit in German which he didn't understand at all, precisely how Vincenzo should behave in front of his wife seeing that Vincenzo was a guest in their house. The employee was fully aware that everything had to be explained to the young boy in front of him.

"You must take a bunch of flowers to my wife but, before giving them to her, you must take off the paper and the pins. She will then say: "give them to me". Everything was scheduled

and precise, even the day's routine. Every morning he would take a long walk along the Weser in order to be in the office by 8 o'clock sharp.

The main company had a "sheim firma", a kind of subsidiary company which was not operative in the true sense of the word, but was a "virtual" company: it carried out the same business as the parent company but was only used for training purposes. In this pseudo company, the young trainees would learn by dealing with the "sheim firma" of other companies.

For Vincenzo, this was a completely new world and quite incredible for its precision and efficiency.

Even today, his method of working is influenced by this experience.

On returning to Sardinia, one thing was very clear: it was absolutely necessary to plan and organise his father's business activities differently.

Bartolo, for his part, felt ever increasingly a sort of stranger to the world. He felt less motivation to work and although he was aware and would advise people that something had to be done, he lacked the enthusiasm and means to do it himself. He delegated his duties more and more to his only remaining son. The other son, Gianfranco, had one day been taken by the sea. A terrible day for the whole family. The death of his son at such a young age would torment his heart for the rest of his life, taking away the will to live.

At eighteen, Vincenzo passed his senior school diploma and, at the same time, his father legally handed over power of the company to his son.

But he wanted to get a degree at all costs. He singled out Transport Engineering as the faculty most suited to his future profession. The thesis was concerned with air transport, his old and perennial passion.

For his whole time at university, he managed to both study and work alongside his father. The work was hard, but he had a precise objective in mind: he wanted to build a new factory for manufacturing pumice. The machinery was old and the factory at La Playa on the state owned land incurred heavy overheads. The port taxes were forever increasing. However, from all of his many nephews, it was to Vincenzo that Uncle Francesco chose to leave part of his estate. Evidently, he trusted in his capacity. Vincenzo wanted to live up to his expectations.

It was the second half of the sixties and the plans for industrial development encouraged investment.

He managed to buy 2 hectares of land next to Rumianca, an important chemical works. The position seemed to be ideal: the unloading of the ships, according to the plans, could be carried out directly within the bounds of the factory. He caressed this dream all through the last years at university.

He had hardly finished celebrating getting his degree when he opened the factory: 25 workmen, new machinery and new lorries for delivering the goods.

The factory went very well. It supplied all the building companies who were building along the southern coast of Sardinia. It was the boom years of tourism, the discovery of the natural beauty of the island. From the little known villages of Costa Rei and Villasimius, large holiday villages were born which were becoming popular tourist resorts with people from

all over Italy. It was the fashion, even for the Sardinian people, to start buying the "villa by the sea". The blocks of pumicement were coming out of the factory like rolls from the bakery every morning.

In the meantime, Bartolo had practically retired from his activities. He looked at and admired his educated son who was so determined and efficient, and felt in his heart that his role was now finished, obsolete.

Only Lola knew his innermost thoughts.

The afternoons in which he didn't go to work, complaining of pains in his leg, with time became more and more frequent. In those moments, he wanted his Lola by his side. It was only to her that he really managed to confide. He afflicted himself with many things that he would have liked to have done and had not done so, but, at the same time, told so many stories. Every day, he added a small titbit to the tales of his life: episodes, his state of mind, fears, expectations, his ideas about life and about death. He was deeply religious and had an esoteric vision about existence.

Lola would comfort him: "The things you have done are much more than you believe you have done, and now there's Vincenzo who looks after everything. Rest, Bartolo, take your books which you have always had by your side on your lonely voyages, I'm here by your side".

Bartolo could only open his soul to his wife. All the teachings which could come from a father, Vincenzo learnt, apart from life's experiences, from his mother's lips.

Through his mother, a strong and courageous woman, Vincenzo learnt to delineate his father, and as time passed, the words of his now elderly mother, allowed him to enrich the picture of his taciturn and averse father.

Bartolo passed away in 1977, but he had effectively left the stage a long time beforehand when he had more or less abandoned the shipping agency.

But Vincenzo did not want to close the shipping agency at any cost. The factory, until that moment, had given him great economic satisfaction but, in his heart, he felt that his life was tied to the shipping agency which allowed him to develop ties and friendships throughout the world.

His fiancée shared these ideas with him and, giving up her chosen career in teaching, from the nineteen seventies became an important part of the company.

This choice was a fortunate choice.

The realisation of the developing industrial area and the new port, in fact, was much longer than expected. In the meantime, clouds thicken over the Near East. In 1973, the Arab-Israeli war breaks out: the price of petrol increases by 300%, the transport costs of the pumice stone reaches impossible proportions, strikes and social unrest render the Italian economic situation unstable. They are the hot years, the years of vindication by the workers not always controllable. The factory is burnt to the ground.

He takes an irrevocable decision: he sells, even if not for very much money, the land where the I.S.P. stood: Industria Sarda Pomice.

The experience was finished. Without regret. It's 1975.

In 1975, Vincenzo takes under his wing the remains of the shipping agency at Cagliari

which managed to get along with the help of one employee and Franca, who in the meantime had become his wife, and who continued to be his companion both at work and at home.

He started up again from practically nothing. The agency becomes his main activity. Until 1977, a ship's agent was not sufficiently regulated, but Vincenzo launched an almost impossible operation: a supply of fuel was needed at the chemical works at Portovesme but there were no ships to meet the customers demands. Vincenzo managed to find both a supplier and a ship.

He concluded a 3 year contract, acting as broker, but was unable to obtain the contract to act as the ship's agent. The challenge was too much for him and he decided to open an office at Portovesme. However, it was not easy to progress in an ambient which had precise rules of the game.

For seven years, business was a chimera, always waiting but from which only crumbs arrived. However, after about ten years, fate would turn and the office would be managed by a young sea captain from Carloforte, Captain Adolfo, who, as a sailor, had been around the world. Finding a shore job meant being able to stay with his young wife without giving up his ties with the shipping world. Today, the office in Portovesme is a successful agency and carries out a good part of the work offered by Portovesme.

It's 1977: the "Bartolo Cincotta Agenzia Marittima" changes its name to "Agenzia Marittima Cincotta s.r.l."

When Letizia saw an advertisement in the newspaper for the job of secretary, she didn't know what a shipping agency was. However, the job interested her and she applied accordingly.

It was difficult for her even to find the office. The street map gave no indication as to the location of the given address. Sa Perdixedda is only a long alley made up of excavated roads, and the building housing the agency is little more than an open yard: everything is up in the air with builders and decorators all over the place. The office is being renovated. A little bit baffling on one hand, but giving a positive sensation on the other. It's certainly a business which promises to expand.

She accepts the job. She still thinks it's a travel agency where she will be able to use her language skills.

It will be Vincenzo and Franca who help her and teach her the trade.

The biggest problem was not so much the type of work but the fact of being a woman. Being a woman in a traditionally masculine environment.

This was why both Letizia in the operations room and, Tina, who joined the company shortly after Letizia, in the administrative offices, often came up against a society which did not want to accept them.

"You women will never be able to accomplish anything in this field" they would hear people say on the telephone, sometimes by a captain, sometimes by some ship owner. Vincenzo and Franca Cincotta were always on hand to encourage them and offer support.

Tina qualified from a Nautical school, the only female on her course, and although she

was used to the world of "seafarers", it did not, in any case, encourage her to go to sea. As the company was still small, after a while, each was perfectly able to do the work of the other and substitute each other at a moments notice. Often, one of them would go, together with their brief case, to the office at Portovesme which at the end of the seventies, was only opened about every three months when a ship arrived with a dry cargo for the SAMIM chemical works. Adolfo, the manager of the agency, remembers that the ship was the "California" and carried zinc from Seville.

Letizia and Tina, still young and smiling, tell how the company grew slowly, developing their activities in various fields. "It was the desire to expand that made the company grow", they explain.

The initial enthusiasm has never waned over the last twenty years, because the continual evolution of the company has kept it alive. From more or less one hundred ships at the end of the seventies, today the company handles over one thousand ships a year looking after the interests of the ship owners.

Tina and Letizia in the offices, Tina and Letizia in the Customs House, Tina and Letizia on board the ships - everybody did everything: everybody knew how to do everything. However, with the growth of the agency, although everybody is still able to cover the work of their colleagues, all the staff have a more precise role in the company. The agency now includes Antonella, Giuseppe, Daniela, Franco, Antonello, Marco, Giambattista, Orlando, Fabio, Florence, Andrea.....

Tina still remembers the old telex machine used for sending telex messages to the ship owners: every mistake meant hours of extra work. The rapid change towards modern technology was a winning step for the company. "We were one of the first companies in Italy to have computers and fax machines" she says complacently.

It now seems that the feminization of the company continues: Some years ago, Sofia joined the "Cincotta" staff. Due to her passion for the sea, she worked for seven years aboard merchant ships. And between one embarkation and the next, she went abroad to study English: to give herself the opportunity to broaden her horizons.

Sofia is young and it is now she who boards the ships on behalf of the agency: she acts as the mediator between the ship's captain and the port authorities. It's her job to resolve all the technical and logistical problems that a ship encounters when entering port as well as resolving problems that arise from cargo and passengers.

Although it is now 2000, it is only the Cincotta shipping agency that has a woman doing this particular work. Together, of course, with her male colleagues. There are many shipping agencies in Cagliari that have female staff but they only work either in the administrative offices or on the marketing side of the company. Only the male staff go on board the ships.

It's not that Vincenzo Cincotta is a feminist, he shudders just at the thought of the word, but because he has always judged people on their ability and competence. Regardless of their sex.

What a lesson from a Sicilian!

"There's a fine line which draws the difference between friendliness and politeness with

familiarity" Sofia observes, calmly and sure of herself. "If you're only a woman amongst the ship's captain's, boatmen, dockers and sailors, you must never cross that line: these people, even today, give little credit to women.

Sometimes, they treat you tenderly, more often than not they ignore you. It's their trust you must conquer with competence and professionalism."

Sofia, like Letizia and Tina, is happy to work in a dynamic atmosphere where there is no tension and where there is great freedom to organise one's work without stupid rules and regulations.

Vincenzo Cincotta smiles complacently, whilst puffing away at his cigar, to see how his staff know how to organise their work efficiently, with a sense of responsibility, even if he sometimes gets angry because, as he says, "Oh well, they hardly listen to me any more".

Franca Bargone, Vincenzo Cincotta's wife, has a delicate and highly responsible role in the company.

She was young and newly married when she understood that the agency needed new energy.

She sat alongside old Bartolo and tried to understand how a shipping agency was run.

"A secretary's manual in my hand, I learnt everything like a school girl" she recalls. Her youth and enthusiasm even succeeded in giving her father in law the incentive and will to live and he certainly did everything to teach her the business, also because at the same time, he was happy to have somebody next to him to whom he could delegate everything: business and responsibility.

And when, upon the death of Bartolo, Franca and Vincenzo take control of the company, they find that the actual material inheritance is very little: "beaded notepaper, rubber stamps and a few old devoted clients as well as the only factotum, Luigi. We had to start from scratch."

Franca slowly found the role that for her was the most congenial: that of Public Relations. She knows how to handle the relationship with clients, she's friendly, she knows how to mediate, she likes this work.

The initial difficulties, also for her, were to do with the fact that she was a woman.

"In that male environment, the curiosity for a woman who went to meetings with ship owners and brokers was still considerable. I felt I was always being watched. My visiting card, demonstrating my position as Managing Director of the Cincotta Shipping Agency, seemed to make everybody uneasy. I had to conquer the clients trust every time."

It was only in 1977 that a new law, N. 135, instituted and officially recognised the role of "ship's agent".

There's an exam to take. Franca Bargone is the first woman in Sardinia to take the exam and, more importantly, to pass it. From that moment, the ship owners and the other males operating in the shipping industry stopped turning up their noses. She managed, not only by her way of doing things, but also by her qualifications and her projects, to conquer everybody's trust.

From that moment on, the agency has taken many steps forward: if at the end of the

nineteen seventies, the most important work was concerned with the shipping of Sardinian wine to France, today the agency's activities are diversified and the company is now structured in such a way that it can handle over a thousand ships a year carrying all types of cargo.

Franca remembers very few moments of crisis and, if there was a crisis, it has always been exclusively due to a national or international crisis.

Franca Bargone, in her own way of working, has always united professionalism together with passion. She had in mind for some time to develop a new sector, that of cruise ships. She threw body and soul into the project – with excellent results.

The luxurious cruise ships which are arriving more and more frequently at Cagliari, with their passengers who walk through the old streets of the historical centre of the town and who can admire the beauty of our beaches, are not arriving here purely by chance. Behind the scenes, a lot of work has been carried out by Franca Bargone and Vincenzo Cincotta using international contacts and network of commercial relationships to bring these cruise ships to Cagliari.

Since 1990, Franca and Vincenzo go to Miami, Florida, every year for the Sea Trade, a type of annual fair for the Cruise ship industry. The Cincotta Shipping Agency, together with the Cagliari Port Authorities, promote the port of Cagliari. The holding American company, Carnival, which incorporates Costa Crociere, Airtours, Holland America, Cunard and other important companies, has expressed its faith in its representatives in Sardinia and, Costa Crociere has appointed Cincotta as its exclusive agent in Sardinia. But Franca Bargone does not limit her commitment and her inexhaustible energy only to the company. She works on a national level as the counselor responsible for Sardinia for AIDDA (Association of Italian Women Managers). She is also active with an international organisation, WISTA (Women's International Shipping & Trading Association), which has only been present in Italy for about five years. It's an association whose main aim is to promote and develop professionalism amongst women working in all branches of the maritime industry. It therefore organises various courses, offers a consultancy service and arranges contacts between its members to discuss and exchange ideas about their professional experiences with the ultimate aim of helping women to be accepted and respected in a predominantly male world which all too often is hostile to the presence of women. The Cincotta Shipping Agency still has many projects to carry out, but the one which is dearest to the heart of Franca Bargone is that of the introduction of her children, Cinzia and Gianmarco, into the company. For this reason, she has given them every opportunity to study abroad in order to help acquire professionalism.

It's the dream of both parents that in the hands of their children, the shipping agency will continue to expand.

It will be them that, in the future, will direct the sails towards unknown oceans, always carrying with them the memories of their great grand-father's sailing ship, "Giuseppe". But Vincenzo Cincotta is still an inexhaustible font of ideas and projects.

Together with his wife Franca, he is engaged in the promotion of the cruise ship sector in Cagliari: "Only the realisation of a cruise terminal will give Cagliari the opportunity to

become a hub cruise port" –says Vincenzo – , and, as such, he has developed contacts with institutions and operators in the cruise sector in order to constitute the Cagliari Cruise Terminal's Consortium.

But this is not the end .

He is now realising one of his hidden dreams: his passion for aircraft.

The painful and tiring experience of taking his wheelchair bound elderly mother every year to smell the perfume of her native land, gave him an idea. "The people from the Aeolian Islands must be able to arrive on the mother island by air, quickly, and not wearily and slowly as though they were all in wheelchairs". These were the words Vincenzo expressed to his childhood friend, Michele, now mayor of Lipari, who is really interested in improving the quality of life for the Aeolian population as well as developing tourism with respect for the environment.

On the island, there was already the principle of a project to build an airport, but it seems, and who knows for how long, only the principle of a project.

Today, the Società AvioLipari has been founded: Contacts between financiers, local authorities and relative ministries are becoming more and more assiduous: the project is taking shape. Vincenzo Cincotta is pleased. He feels that he is a leading character in this initiative, together with his friends from university - Dario, an expert on airports and Silvio, an expert on finance projects - who Vincenzo has involved in this project. He hopes in his heart that once again he will succeed. He has always fought against jealousy, inertia and obtuseness and he sincerely believes that if he succeeds in overcoming the mistrust in innovation, he will be able to give Lipari an infrastructure essential to a small but important community.

He smiles complacently and puffs on his cigar. He feels that he'll make it. That his Lipari, finally, sooner or later, will have its own airport which will connect the island not only with Sicily but also with other large cities.

And benevolent Aeolus continues to puff out his cheeks: firstly on the sails of the old dreamer Vincenzo and now, on the wings of his nephew, Vincenzo, courageous and irreducible dreamer.

Progetto Grafico
Giorgio Dettori

Stampa e allestimento
SOLIER

Stampa luglio 2000 – Tiratura 500 copie
Prima ristampa ottobre 2000 – Tiratura 2.000 copie
Seconda ristampa giugno 2006 – Tiratura 500 copie

*Uomu isulanu, ora s'ì
ca ti nni po' iri:
a terra si movi e arritorna
a Storia girari!
I ti, 'nta du richi,
canuscirà to figghiu ca c'eri;
pi ù basta sapillu:
Oggi, cumu aieri!*

*Uomo isolano, ora s'ì
che tu puoi andare:
la terra si muove e di
nuovo comincia la Storia!
Di te, domani, in due righe,
apprenderà, tuo figlio, che c'eri;
a te basterà saperlo:
Oggi, come ieri!*