

05 DL Notizie Logbook 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE LogBook ° 2 marzo 2023

www.deciolucano.it -----

Nucleare e risorse verdi

Il sito www.deciolucano.it è in allestimento, ma, se lo visitate, (ci sono tante altre voci) nella “Collana editoriale L’Automazione Navale,” troverete una sorpresa: un filmato con attori e scrittori realizzato a Portofino nel 1963.



Quel mare piatto schiacciato dalla tramontana è quello di Voltri verso Crevari, Genova, sullo sfondo lontano il monte di Portofino, tutto, passando per rientrare a casa verso il Passo del Turchino, era immensamente bello, testo e foto di Daniela Desantis.



SPRUZZI DI SALMASTRO

IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO E LE ANALOGIE ATTUALI

Quando si parla di mare

Il naufragio di San Paolo non è solo il racconto di un viaggio fortunoso dalle coste dell'impero romano nel medio oriente di colui che sarebbe stato con Pietro il fondatore della Cristianità, ma uno straordinario libro di mare. Lo ha scritto il professor Silvestro Sannino , uno scienziato, uno storico, un pensatore, già dirigente superiore del ministero della Pubblica Istruzione, autore di decine di volumi, libri, sulla navigazione, la meteo-oceanografia, l'arte di Colombo, di Dante e tanti altri grandi protagonisti della storia. La nave di San Paolo era lunga 40 metri e trasportava 600 passeggeri (1 metro quadrato a persona) oltre all'equipaggio e alcuni legionari romani comandati da un centurione, a bordo erano imbarcati alcuni prigionieri tra cui... San Paolo. Allora il Mediterraneo , per volontà politica di Roma era libero da pirati o simili pericoli . Non c'erano gli "scafisti" di oggi che nemmeno Frontex scopre, controlli da rete bucata, e le speculazioni sull'immigrazioni come le Ong che i politicanti e i giornalisti attuali continuano senza pudore, nonostante i problemi del nostro Paese, a rovesciare sui mezzi di comunicazione televisione compresa. Paolo – scrive Sannino nella sua opera- ma in origine il suo nome fu Saul, era nato a Tarso, capitale della Cilicia, regione nevralgica se non strategica, dei traffici con l'Oriente. Egli proveniva- prosegue Sannino -da una famiglia notevole di giudei per cui, fin dalla nascita, aveva ereditato lo *status* giuridico di " cittadino romano". Nell'anno 36 circa mentre era in viaggio sulla strada per Damasco fu *folgorato* dalla famosa conversione alla fede cristiana. Da laico aveva combinato qualche non troppo innocente marachella per cui fu arrestato e, essendo cittadino romano, lo costrinsero a imbarcarsi su una nave che lo avrebbe portato a Roma per essere giudicato; anche se il

L'Osservatore *Pagano* e gli ecologisti da sacrestia

di Riccardo Cascioli

Il giornale ufficiale del Vaticano lancia per la Quaresima il digiuno dai combustibili fossili, ormai considerati come "sterco del diavolo", richiamando i cattolici alla "conversione ecologica". In realtà si tratta della sfacciata sponsorizzazione di fondi di investimento specializzati in fonti rinnovabili.

Da La Nuova Bussola Quotidiana 23/2/2023

GUERRA ALLE MORTI E AGLI INFORTUNI SUL LAVORO

Guanto di sfida del Bureau Veritas Italia

Un infortunio con lievi conseguenze ogni 10 quasi incidenti, un infortunio grave ogni 50 quasi incidenti, un infortunio mortale ogni 500 quasi incidenti. Si tratta di stime, in parte ben note, basate su statistiche globali, e sul concetto del near miss, ovvero il quasi incidente che altro non è che il campanello di allarme che più di frequente tende a squillare all'interno delle imprese; un campanello di allarme spesso inascoltato ancorché prodromo di incidenti sul lavoro con numeri di mortalità che, dopo la tregua attribuibile dal Covid e allo smart working, nel 2022 in Italia sono tornati a crescere sopra quota mille. “La segnalazione, l'analisi e il trattamento dei near miss, pur non essendo un obbligo di legge costituiscono un potente strumento a disposizione delle aziende che vogliono garantire condizioni di sicurezza”, chiarisce Diego D'Amato, Presidente e Amministratore Delegato di Bureau Veritas Italia. “A prima vista può sembrare paradossale, ma un aumento delle segnalazioni di near miss è un segnale positivo: significa che è maturata la capacità di lettura di anomalie e comportamenti pericolosi, e quindi la cultura della sicurezza”.

A fronte di un dato nazionale di 652.000 incidenti sul lavoro, Bureau Veritas Italia, la multinazionale della certificazione e dei controlli, ha lanciato il suo quanto di sfida, sottolineando l'urgenza di applicare un metodo scientifico di prevenzione, basato sulla segnalazione, l'analisi e il trattamento dei near miss.

Si definisce near miss o quasi incidente qualsiasi evento, correlato al lavoro, che avrebbe potuto causare un infortunio o danno alla salute (malattia),morte o danno ambientale, che, solo per una fortunata serie di eventi, non lo ha prodotto: un evento negativo quindi che ha in sé la potenzialità di produrre un infortunio, un incidente ambientale o anche "solo" un danno economico significativo. Fanno parte di tale categoria anche quegli infortuni che restano fuori dall'obbligo legislativo di registrazione, cioè quegli eventi infortunistici lievi che non portano a giorni di assenza da lavoro, oltre quello in cui si è verificato l'evento.

“Segnalare un'anomalia, riconoscere un comportamento pericoloso o registrare un quasi infortunio, non deve comportare in alcun modo una controproducente e disincentivante «caccia al colpevole» - prosegue D'Amato - ma deve essere inteso come un atto di responsabilità finalizzato alla crescita della consapevolezza del personale e del livello di sicurezza aziendale”.

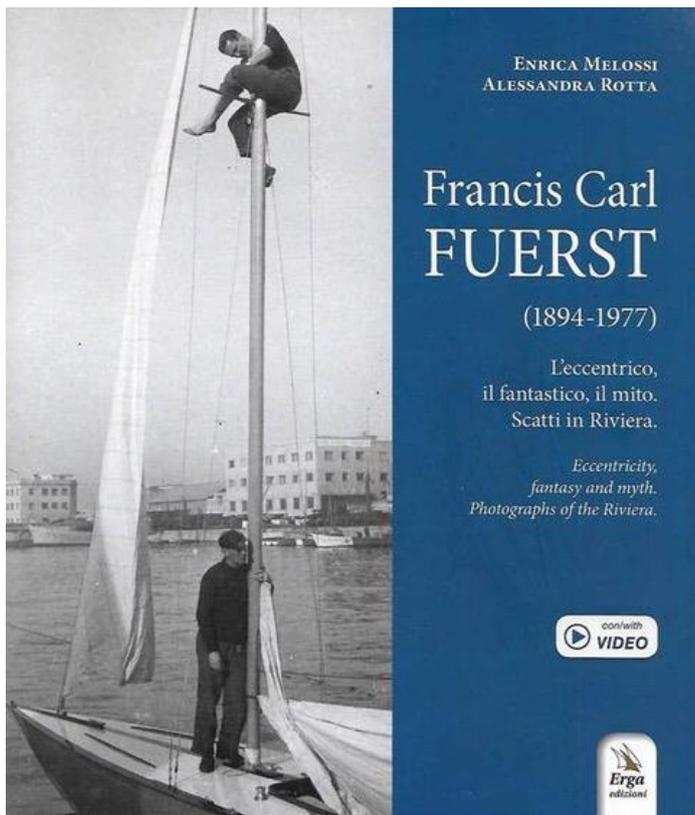
Le anomalie sono spesso rilevabili attraverso ispezioni e controlli mediante l'impiego di check list e possono essere risolte attraverso manutenzioni, ripristini, e sostituzioni di componenti o apparecchiature, ma possono essere rilevati anche nella quotidianità lavorativa di ciascuno di noi. Al loro studio e analisi Bureau Veritas applica poi due metodi che consentono una oggettivazione dell'approccio: il Metodo dei cinque perché e il Metodo Ishikawa. Lo scopo non è solo quello di agire sui sintomi e sugli effetti del problema ma attivare azioni sulle cause radice che lo hanno generato o lo possono generare.

Metodi che Bureau Veritas applica da tempo all'interno della propria organizzazione, con un sistema di gestione della sicurezza certificato

ai sensi della best practice internazionale ISO 45001, appuntamenti mensili dedicati alla cultura della sicurezza e 12 Safety Ambassador che testimoniano ai colleghi la cultura della prevenzione.

Dal 2018 una app accessibile a tutti i profili aziendali permette un'agevole e diffusa segnalazione delle situazioni di pericolo. La sensibilità delle persone nell'identificare situazioni di pericolo e attivare azioni preventive è cresciuta nel tempo ed è tenuta in considerazione nel processo di valutazione delle performance del personale, in particolare di quello ispettivo e tecnico.

La logica che sottende a tutto ciò è potentissima: agire sulle cause degli infortuni prima che gli stessi si verifichino. La strada principale verso un lavoro "Zero Infortuni". Per ulteriori informazioni: Barbara Gazzale www.starcomunicazione.com



[Un libro presentato da Francesco Pittaluga](#)

La società ligure del Novecento vista attraverso l'obiettivo e la sensibilità di un grande artista della macchina fotografica

La presentazione è stata tenuta dalle Autrici con la collaborazione di Francesco Pittaluga, responsabile de "I Venerdì da Compagna", e Isabella Descalzo.

Commemorazione 53° Anniversario del naufragio della "London Valour"

13 aprile 2023, ore 10.00, Sala Maggior Consiglio Palazzo Ducale, Genova

Moderatore dell'evento e Chairman Angelo Scorza

Patrocinio Comune di Genova e Capitaneria di Porto-Guardia Costiera

Premio SAN GIORGIO

Nato nel 1967 su iniziativa degli ex studenti dell'Istituto Tecnico Nautico San Giorgio di Genova per ricordare la figura del prof. Attilio Traversa, docente di Astronomia e Navigazione, la iniziale Targa Traversa diventata nel corso degli anni Premio San Giorgio ha avuto il suo evento, dopo la pausa pandemica, venerdì 24 febbraio 2023 alle ore 10 nella sede dell'ITTL Nautico di Genova nell'edificio Calata Darsena. La manifestazione era organizzata dal Collegio Nazionale Capitani LC.e D.M. in collaborazione con le associazioni armatoriali, l'ordine degli ingegneri, i piloti del porto, il Rina, terminalisti e istituti di ricerca che, oltre a dare supporto al Premio, confermano l'interesse del mondo del lavoro verso i giovani diplomati per tramandare la tradizione marinara italiana. Una Targa speciale è stata consegnata al dottor cap. Pierangelo Campodonico, direttore Galata Museo del Mare, altri premi e borse di studio sono stati assegnati agli studenti meritevoli delle classi fino alla quarta dell'Istituto dall'Associazione Ex Alievi e Docenti del Nautico San Giorgio Per la

cronaca il Premio è stato fondato da Alberto Cameli e Decio Lucano nel 1967. Nelle immagini sottostanti il tavolo della presidenza con da destra il coordinatore cap. Roberto Penna, il Preside ing. Paolo Fasce, il com.te Giovanni Lettich, presidente nazionale Collegio Capitani LC e DM. Sotto la sala Durand De La Penne dell'Istituto e per ultimo due alunni dell'Istituto testimonial del Premio San giorgio.



IL MESTIERE DI YACHT DESIGNER IN UNA NAZIONE CHE PRIMEGGIA NELLA NAUTICA

Sergio Abrami un protagonista di arte , cultura e di spirito marinaresco

Il 21/02/2023 16:00, sergioabrami_yd@libero.it ha scritto:

Caro Decio, come ben sai gli antichi romani ci azzecavano...

E dalla antica Roma voglio partire nella mia chiacchierata al webinar del 30.03.2023 organizzato dal Glasgow Maritime Academy per presentare il futuro corso che si terrà in presenza a Milano.

Le prime navi, mega yacht da diporto (non imbarcazioni da trasporto o militari) sono romane : Le "ville galleggianti" o Navi di Nemi sono un splendido esempio per spiegare come qualcosa di quel DNA di progettisti e costruttori sia rimasto e sviluppato solidamente in Italia.

Il "bello" lo abbiamo nel sangue, ma progettare una barchetta, uno yacht , non è soltanto gestire belle forme ma anche occuparsi di stabilità , dimensionamenti strutturali, impianti , materiali e minima conoscenza della "storia del design".

To design nella lingua di Shakespeare significa progettare , non forma & stile.

Progettare : guardare avanti , proiettarsi...

Se vuoi rimanere aggiornato contatta o il promotore Capt. Vinil Gupta o più praticamente il suo braccio destro Capt. Lorenzo Pallottino

For info call

Capt Lorenzo Pallottino

Master mariner

Managing Director & Founder

Milan Yacht Design Institute S.r.l.

Daughter Company of,

Glasgow Maritime Academy LLP

Mob-00393429595120

www.mydinstitute.com

www.glasgowmaritimeacademy.com

Per il momento leggi queste note "ufficiali" e la locandina che ti allego.

Da coordinatore della parte didattica (pluridecennali esperienze in ISAD e negli ultimi venti anni al MYD del POLI-MI sono venute utili) sono a tua disposizione per ulteriori info soprattutto sull'indirizzo assolutamente non accademico, ma pratico, con un pannel di docenti di tutto rilievo. Ovviamente tutto in inglese... (Sob ...)

Buon lavoro e buona lettura

UN NUOVOCORSO O STARTUP MASTER YACHT DESIGN 30 Marzo 2023

Milan Yacht Design

Una nuova startup patrocinata dalla Glasgow Maritime Academy che propone un **Master in Yacht Design**.

Il Corso è strutturato sia per i tradizionali studenti provenienti da Architettura e Ingegneria , ma è anche ideato per i Professionisti del settore Nautico. Come figure professionali operanti nella Filiera a terra, ma anche i marittimi (Comandanti, Ufficiali di Coperta o di Macchina) con l'obiettivo di fornire strumenti di supporto più completi, per seguire interventi di costruzione e refit, sia durante la carriera attiva, sia successivamente.

Un bagaglio di conoscenze da unire agli anni di esperienza, nell'ottica di un futuro in società di Management, Cantieri, Services, e filiera più in generale.

Fra i temi trattati: hull shape, sovrastrutture, tecnologie e materiali, modellazione, interni, propulsione, legislazioni, etc.

Coordinatore del **Master in Yacht Design** è Sergio Abrami, yacht designer di grande esperienza che ha a lungo contribuito come docente al prestigioso corso/ master di Yacht Design del Politecnico di Milano.

Fra i docenti ricordiamo l'Ing. Sergio Cutolo, con la sua Hydro Tec ed altri professionisti del settore nautico, fra i quali l'Ammiraglio Bruno Spanghero che collabora tuttora con Fincantieri e terrà lezioni comparative tra sistemi di costruzione Militare e Civile.



Sergio Abrami

WEBINAR

Il 30 marzo prossimo sarà presentato il primo Webinar del **Master in Yacht Design**: un Crash Course (4 ore). È stato ideato per i principianti e copre le basi della progettazione di uno yacht, attraverso esempi reali, avendo accesso a professionisti leader del settore, quali l'Ing. Sergio Cutolo ed il Prof Sergio Abrami.

L'esperienza dei nostri docenti varia in ogni singolo aspetto di un progetto. La rappresentazione convenzionale, la creazione e il calcolo, lo studio dei materiali e dei sistemi costruttivi di scafi e sovrastrutture, l'impiantistica e la scelta dei sistemi di propulsione. Senza tralasciare l'arredamento degli interni. Sempre con un occhio alle proporzioni, all'innovazione e alle linee eleganti senza eccedere nel design...

Tutto questo con quel qualcosa in più che ha reso gli yacht "Made in Italy" famosi in tutto il mondo. Una storia che nasce da un lontano passato ed è insita nel DNA dei designer italiani.

L'obiettivo è quello di coinvolgere Comandanti, Ufficiali, professionisti della filiera, diplomati degli istituti nautici e giovani progettisti.

Webinar: <https://mydinstitute.com/webinar>

Sito: <https://mydinstitute.com/>

sergioabrami_yd cell ITA 00 39 348 2269139

IL TONNO ROSSO CHE INCANTA I PESCATORI

Un imponente quantitativo di tonno rosso è stato sequestrato ieri dalla nave GREGORETTI della Guardia Costiera, nel corso di un'ispezione ad un peschereccio della marineria siciliana, a 60 miglia a est di Catania.

Dal controllo è emersa la detenzione a bordo di n. 267 esemplari di tonno rosso, tutti al di sotto della taglia minima prevista dalle disposizioni vigenti nonché pescati illegalmente in assenza di una quota autorizzata. Il pescato, per un quantitativo complessivo di circa 1100 kg, è stato quindi sequestrato con il supporto della motovedetta CP 276 della Guardia Costiera di Catania e sbarcato a Riposto.

A bordo del peschereccio sono stati, inoltre, individuati e sequestrati anche n. 6 esemplari di pesce spada tagliati in pezzi, allo scopo di rendere più complessa la misurazione della loro lunghezza e tentare di eludere la sanzione

prevista dalla normativa unionale in materia di sottomisura. Il prodotto sequestrato è stato interamente devoluto in beneficenza al Banco Alimentari.

Nave GREGORETTI ha quindi posto sotto sequestro gli strumenti di pesca utilizzati per la cattura illecita del pescato (i palangari derivanti).

Elevati inoltre diversi verbali amministrativi a carico del Comandante dell'Unità con sanzioni pecuniarie di € 33.333,00 per la pesca illegale del tonno sottomisura ed € 2667 per la mancata compilazione del *logbook* (Giornale di Bordo), oltre alla pena accessoria dell'assegnazione per infrazioni gravi di n. 12 punti sulla licenza di pesca, ovvero il massimo consentito dalla norma.

Infine, dal controllo dei documenti, è emersa l'irregolare presenza a bordo di due membri d'equipaggio.

La nave GREGORETTI della Guardia Costiera proseguirà, nei prossimi giorni, la propria attività di vigilanza sulla pesca IUU (*Illegal, Unreported and Unregulated*) in acque internazionali, nell'ambito della campagna di controllo denominata «MSC 1 *highly migratory species*», coordinata dall'Agenzia europea EFCA (*European fisheries control Agency*), che vede a bordo dell'Unità anche la presenza di funzionari dell'Agenzia e di altri Stati membri dell'Unione.

Detta attività di vigilanza in mare si inquadra nel più ampio obiettivo di contrasto della pesca illegale, allo scopo di preservare le risorse ittiche attraverso la tutela dei tempi di riproduzione delle specie.

Si invia di seguito il link da cui scaricare un contributo di immagini/video:
https://drive.google.com/drive/folders/1ddmMOR1aRXx0zaKXlv_xqKjjy72C-3C?usp=share_link

Andare, vedere, riferire, Marine Surveyor, figura essenziale tra shipping e assicurazioni

Sintesi di un incontro del Propeller Club Genoa

Giovedì 23 febbraio, alle ore 16.00, il Propeller Club – Port of Genoa ha tenuto un incontro pomeridiano presso la Sala delle Grida, con relatrici (*in ordine alfabetico*):

Emanuela BONCI, Chiara DE ANGELIS, Paola GATTI, Martina IGUERA, Emanuela SEGGI

Sul tema:

”IL MARINE SURVEYOR: figura essenziale?”

L’incontro è iniziato alle ore 16.00 con i saluti della Presidente **GIORGIA BOI** che ha ringraziato i presenti ed i relatori evidenziando l’importanza del tema trattato e la valenza della figura del “Marine Surveyor”.

La Tavola Rotonda è stata introdotta da un saluto da parte dei Presidenti delle Associazioni che hanno aderito all’iniziativa, ovvero dal Presidente di Aipam, **ALESSIO GNECCO**, dal Presidente di Aipert, **IGNAZIO ARECCO**, e dal Presidente di WistaItaly, **COSTANZA MUSSO**. La Consigliera **LILLI LAURO** ed il Consigliere **FEDERICO BARBIERI** hanno invece rispettivamente portato i saluti da parte della Regione Liguria e del Comune di Genova.

Successivamente, la socia **CHIARA DE ANGELIS - IMASCO Srl** - moderatrice e relatrice dell’evento - ha introdotto la Tavola Rotonda soffermandosi sul ruolo svolto dal Marine Surveyor ed in particolare sui casi

in cui si richiede l'intervento di questa figura professionale. Sotto questo punto di vista, la relatrice ha affermato che il Marine Surveyor non interviene solo dopo il verificarsi del danno, ma anche in caso di *loss prevention* ai fini di una corretta valutazione del rischio/prevenzione del danno. Interviene, inoltre, anche per il controllo dello stato e delle condizioni del bene e per dare assistenza tecnica in caso di controversie.

Ha poi lasciato la parola alle relatrici allo scopo di approfondire sotto diversi punti di vista la figura del Marine Surveyor: ciò anche al fine di poter poi rispondere al quesito se possa davvero essere considerata una figura essenziale.

EMANUELA BONCI - ASSITECA: rappresentando la figura del Broker assicurativo ha cercato, in particolare, di valutare il rapporto e le interrelazioni tra broker e Marine Surveyor.

Ha così inizialmente spiegato come opera la figura del Broker assicurativo e come si interfaccia con la figura del perito. Ha, in seguito, analizzato alcuni casi per arrivare ad affermare che un broker ritiene il perito una figura essenziale in quanto specializzato, capace di comporre animosità delle parti ed in grado di redigere reports con descrizione della dinamica produttiva/causalità /quantificazione del danno.

MANUELA SEGGI - REVO, rappresentando la figura dell'assicuratore "marine" ha dato interessanti risposte al quesito relativo alla valenza del Marine Surveyor dal punto di vista della compagnia assicuratrice.

Partendo dall' assunto: "Andare, vedere, riferire", ha sintetizzato in modo molto efficace il ruolo del perito dal punto di vista della compagnia assicuratrice, spiegando inoltre come, per la compagnia, il ruolo del perito è significativo ed è legato non solo al mondo dei sinistri, ma anche in momenti antecedenti il sinistro, ovvero nell'attività di *loss prevention*.

Attraverso l'analisi di alcuni specifici casi, la relatrice è infine giunta ad affermare che, qualora la compagnia assicuratrice decida di nominare un Marine Surveyor, quest'ultimo ha un ruolo fondamentale purché abbia

esperienze e competenze tecniche specifiche per ciascun ramo “marine” e per il particolare settore merceologico di cui si deve occupare.

PAOLA GATTI - STUDIO BACIGALUPO, si è soffermata sugli elementi contenuti nel “survey report” che diventano basilari per permettere al liquidatore di procedere con la predisposizione di un progetto di contribuzione.

Nella sua veste di liquidatore di avarie marittime, la relatrice ha spiegato come tale “survey report” è fondamentale per lo svolgimento della propria attività. All’interno di esso, infatti, si trovano tutti gli elementi che occorrono per poter valutare il sinistro correttamente e procedere al relativo *assessment*: tra questi elementi si possono ricordare l’inquadramento della dinamica dell’evento, la disamina dei danni, l’accertamento delle cause del sinistro e l’analisi dei reclami.

La relatrice ha concluso affermando che, in determinati casi, la sinergia tra Marine Surveyor e liquidatore è fondamentale e che, in presenza di sinistro marittimo, le figure professionali coinvolte devono essere in effetti sinergicamente numerose al fine di inquadrare un sinistro in maniera corretta ed inattaccabile.

MARTINA IGUERA, STUDIO LEGALE CAMERA VERNETTI, rappresentando la figura dell’avvocato marittimista ha infine dato risposte al quesito se l’attività del Marine Surveyor può fornire supporto a quella del legale nel caso in cui un reclamo marine sfoci in una controversia giudiziale.

La relatrice ha affermato che il Marine Surveyor può dare un contributo decisivo in tutte le fasi che si susseguono dal momento in cui si verifica il sinistro al momento in cui il sinistro viene definito nell’ultimo grado di giudizio. In particolare, le fasi in cui il Marine Surveyor ha un ruolo fondamentale sono quelle che riguardano:

1. Gli accertamenti del danno a seguito del sinistro;
2. Le procedure di Inchiesta Sommaria e Formale davanti alla Capitaneria di Porto;

3. I procedimenti di istruzione preventiva (ATP ex art 696 c.p.c.);
4. Il giudizio: le fasi introduttive e la fase istruttoria (la CTU).

Importanti spunti di riflessione sono arrivati da numerosi interventi, tra i quali si ricordano in particolare quelli di Paolo Carbone, Armando Capurro, Nicolò Iguera, Ignazio Arecco ed Alessio Gnecco.

Al termine delle relazioni, la Presidente ha ringraziato le relatrici, consegnando loro un presente da parte del Propeller Club.

L'evento si è concluso con un aperitivo offerto dal Propeller Club - Port of Genoa, Consorzio Global e Aipert.

Cordiali saluti

Elisa Mazzola

Segreteria organizzativa



Quando il piccolo naviglio fa la storia

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“CENTO CAPITOLI”

La “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” arriva con questo al suo centesimo capitolo. Il primo risale al numero 8 di

DL NEWS dell'8 dicembre 2014, e da allora è per me un piacere ed un onore collaborare con il caro amico Decio Lucano e condividere con i Lettori di DL NEWS, ora DL NOTIZIE, le mie ricerche su questi argomenti. In questi anni ne ho riproposti tanti rievocando i destini di navi, compagnie di navigazione e soprattutto uomini e donne che hanno animato queste vicende con la loro attività e le proprie esperienze di vita e di lavoro. E' sempre più arduo trovare ogni mese nuove situazioni da raccontare ma, grazie all'interesse che tanti di Voi mi dimostrano, confido che troverò sempre ulteriori spunti per leggere assieme nuovi capitoli di questa affascinante storia che ha visto e vede la nostra Nazione leader dei collegamenti marittimi mondiali.

Ringrazio quindi tutti quelli che mi hanno seguito e supportato in questo per me entusiasmante lavoro di ricerca e rinnovo oggi con questo nuovo capitolo un piacevole appuntamento cui cerco di non mancare mese dopo mese, grato a Decio per la continua ospitalità che mi riserva sulle sue pagine e riconoscente a tutti coloro che leggono, spero con interesse, quanto propongo.

Grazie a Tutti e...avanti a tutta forza col vento in poppa!

Francesco Pittaluga

LA “MEDITERRANEA “ E LA “NAVIGAZIONE MARITTIMA FLUVIALE” poi “ LIGURE – ROMANA”

di Francesco Pittaluga

Queste due compagnie cosiddette “minori” oggi poco conosciute se non da parte degli storici del settore, hanno fatto parte a buon diritto della storia della nostra marineria: assimilabili quanto a tipologia di

mezzi e di attività, hanno assolto per anni funzioni importanti e complementari nell'ambito dei traffici di cabotaggio del nostro Paese quali vere e proprie antesignane degli attuali collegamenti nazionali via mare.

Prima in ordine di tempo la "Mediterranea", fondata dal genovese Marco Passalacqua che nel 1898 acquistò il piccolo piroscafo di circa 900 tonnellate "Stork" del "Norddeutscher Lloyd" germanico, costruito a Hull in Inghilterra nel 1870. Ribattezzato opportunamente "Ligure", venne adibito al trasporto degli emigranti dagli scali del nostro Mezzogiorno con destinazione Napoli o Genova da dove poi avrebbero proseguito il viaggio verso le finali destinazioni oltreoceano.

Come abbiamo già osservato nel precedente capitolo di questa rassegna ripercorrendo le vicende della "Sicula Americana" (DL NOTIZIE nr. 2-2023 del 23 gennaio scorso) questo tipo di traffico, considerato marginale rispetto a quello espletato dalle maggiori compagnie di navigazione, si rivelava essenziale

in un periodo in cui i collegamenti via terra dal Sud al Nord Italia erano ancora lenti e difficoltosi. Il trasporto degli emigranti da un porto all'altro della Nazione veniva spesso affidato a iniziative episodiche e poco affidabili se non, a volte, a personaggi senza scrupoli, paragonabili agli attuali scafisti. Questi malfattori talora truffavano i propri passeggeri affidandoli a barconi malsicuri che sovente naufragavano o lasciandoli in balia di se stessi abbandonati su qualche isola o spiaggia deserta dopo avere promesso loro un passaggio sicuro fino al porto di imbarco per le Americhe.

I giornali dell'epoca riportavano questi episodi incresciosi e quindi l'iniziativa del Passalacqua fu accolta con favore tanto che nel 1902, dopo avere comandato lui stesso la sua prima nave per alcuni anni, presso lo studio del notaio Paolo Cassanello in Genova costituirà ufficialmente la società anonima di navigazione a vapore

"La Mediterranea" affiancandosi come soci fondatori il fratello Giobatta e gli imprenditori liguri del settore marittimo Secondo Gavotti, Rodolfo Giannetti, Giovanni Buscaglione, Ugo Strada nonché la ditta di spedizioni "Ferretti & Cardano". Con sede di esercizio in Via delle Fontane 10 a Genova, quello stesso 1902

venne acquistato un secondo vapore di seconda mano: la scelta cadde sul “Lorraine” della “S.G.T.M.V.-Società Générale des Transports Maritimes à Vapeur”, compagnia francese di Marsiglia ma di casa nel porto del capoluogo ligure coi suoi “paquets” diretti in America Latina. Stazzante più di 1000 tonnellate e costruita nei cantieri di La Seyne presso Tolone nel 1866, era una delle prime unità con le macchine posizionate a poppa, resa inconfondibile da questa caratteristica nonché dai suoi quattro alberi e dotata di un ampio cassero a centro nave dove erano ubicate una dozzina di cabine multiple riservate ad eventuali passeggeri di classe mentre gli emigranti venivano ospitati sui ponti esterni o sottocoperta senza specifici alloggi previsti per loro. La nave venne ribattezzata “Partenope” e assieme al “Ligure” iniziò una proficua attività offrendo servizi più che affidabili che incontrarono la fiducia delle più importanti società di navigazione italiane interessate al traffico di emigrazione. Fu così che nel giro di un paio d’anni la “Meridionale” si aggiudicò l’importante concessione per il trasporto da e per Genova degli emigranti provenienti dal Sud-Italia e, al chiaro scopo di svilupparlo, nel 1907 procedette ad un aumento di capitale ed al noleggio a scafo nudo da altre compagnie di “Jonio” e “Rio Amazonas”.

Stazzanti la prima più di 1800 tonnellate e la seconda quasi 3000, erano state costruite rispettivamente a Newcastle nel 1886 e a Sestri Ponente nel 1897. Il Passalacqua ne ampliò i locali riservati ai passeggeri conservando la buona capacità di trasporto merci delle due unità distribuita in tre stive: ciò consentì, oltre a quello degli emigranti, di sviluppare un discreto traffico mercantile rivolto soprattutto al trasporto di prodotti alimentari dal Sud al Nord in un’Italia in cui i prodotti regionali oggi praticamente reperibili ovunque erano ancora poco diffusi a livello nazionale.

Sia il “Ligure” che il “Partenope” saranno comandati per lungo tempo da una delle figure mitiche dell’armamento ligure del tempo, il camogliano Biagio De Gregori che effettuerà oltre quattrocento viaggi fra Genova, Napoli e Palermo con queste due unità.

Per quanto riguarda nello specifico il trasporto di passeggeri, quelli alloggiati nelle cabine, che ne potevano ospitare una ventina,

disponevano di cuccette abbastanza confortevoli corredate di impianto di luce elettrica e thermos di acqua potabile. Consumavano i pasti assieme agli ufficiali mentre per gli emigranti, il cui numero massimo poteva arrivare alle ottocento unità, non era previsto alcun tipo di comfort in quanto si assicurava loro il solo passaggio verso i porti, "in primis" Genova e Napoli, da dove venivano trasbordati sulle più grandi navi transatlantiche. A parte una razione giornaliera d'acqua non esisteva un servizio pasti e quindi chi si imbarcava doveva provvedere portando con sé quanto avesse ritenuto necessario per la traversata che comunque era breve, visto che le distanze da percorrere erano relativamente modeste e, nonostante i soli 10 nodi circa che le unità potevano mantenere, la permanenza a bordo non superava mai un giorno o due di navigazione e in certi casi si risolveva in una sola notte di traversata. Senza considerare che tale tipo di clientela proveniva da situazioni di disagio estreme e quindi per loro gli spogli ma comunque igienicamente accettabili locali di queste navi erano già un primo passo in avanti verso una nuova vita oltreoceano che tutti auspicavano migliore di quella che avevano appena lasciato.

Con questi presupposti e grazie ad un traffico emigratorio in apparente continua crescita, i traffici de "La Meridionale" prosperarono fino alla guerra italo-turca del 1911 quando avranno un primo calo per subire poi una battuta d'arresto ancora maggiore a causa dello scoppio del primo conflitto mondiale.

Il 18 dicembre 1913 il "Ligure" venne requisito dalla Regia Marina che lo adibì a trasporti militari nel Dodecaneso, mentre il 4 novembre 1915 lo "Jonio" andrà perduto per siluramento al largo di Capoliveri - Isola d'Elba seguito il 13 maggio 1915 dal "Rio Amazons" affondato da un sommergibile austriaco fuori Bengasi.

Per salvare la società che vedeva i suoi traffici totalmente paralizzati data la situazione di guerra, nel dicembre del 1916 la maggioranza delle sue azioni venne acquistata dalla "Transatlantica Italiana", allora una delle maggiori compagnie di navigazione italiane: defilatosi il Passalacqua coi suoi associati, il 15 dicembre 1917 venne nominato un nuovo consiglio d'amministrazione con presidente il commendatore Francesco Berlingieri, amministratore delegato

Giovanni Battista Verroggio e consiglieri il commendatore Venceslao Carrara e i cavalieri Bernardino Frescura e Flavio Fasce, tutti personaggi che già ricoprivano importanti incarichi all'interno della stessa "Transatlantica Italiana".

Alla fine del conflitto e nonostante fosse rimasta con il solo e ormai vetusto "Partenope" a galla, fra l'aprile e il settembre del 1919 il capitale sociale de "La Mediterranea" venne aumentato da 3 a 10 milioni di lire dell'epoca (valore attuale circa 12 milioni di euro) con l'ambizioso programma di nuovi investimenti miranti a fare risorgere la compagnia su nuove e più ampie basi, acquistando moderne unità con l'intenzione di espanderne i collegamenti anche verso altre destinazioni.

Purtroppo le mutate esigenze del traffico e la difficoltà di reperire il tonnellaggio necessario non permisero la realizzazione di questo programma. A ciò contribuì il momentaneo calo di richieste di passaggi emigratori dovuto in parte alla situazione economica mondiale del momento e all'introduzione di nuove regole restrittive da parte di tante nazioni d'oltreoceano che limiteranno per anni il flusso in questo settore così importante per tante delle nostre società di navigazione.

Ciò interesserà anche l'attività della "Transatlantica Italiana": in difficoltà e prossima anch'essa a chiudere i battenti, nel 1921 liquiderà la "Mediterranea" lasciandone il ricordo, oggi in gran parte dimenticato, alla storia della nostra marineria dei primi decenni del Novecento.

Nasce a Roma la " Navigazione Marittima e Fluviale "

Assimilabile ad essa visto lo stesso settore geografico dove opererà anche se con scopi e finalità diverse, incontriamo più o meno nello stesso periodo storico la "**Navigazione Marittima e Fluviale**", fondata a Roma nel 1905, con sede nella centralissima Via del Tritone 142, dall'onorevole Giuseppe Paratore allo scopo di esercire un servizio passeggeri e merci da e per Roma, risalendo il Tevere

fino al porto di Ripagrande, Civitavecchia, Livorno, Genova e Napoli. Oltre al Paratore, nel consiglio di amministrazione sedevano importanti imprenditori dell'ambiente capitolino fra cui l'italo-britannico George Pecci Blunt-Page e il cavaliere Dario Centurini il cui padre, Alessandro fin dal 1885 aveva istituito un servizio costiero fra Roma e Genova con scali intermedi a Fiumicino, Civitavecchia, Livorno, Bocche di Magra, Lerici, Portovenere e Sestri Levante adibendovi i piccoli ma solidi piroscafi in ferro a due eliche "Corriere di Roma", "Corriere di Livorno", "Corriere di Genova" e "Corriere del Tevere", tutti costruiti in Inghilterra fra il 1885 e il 1887 e stazzanti fra le 200 e le 250 tonnellate. All'atto della costituzione della **"Navigazione Marittima e Fluviale" confluiranno tutti nella nuova società, anche se "Corriere di Roma" e "Corriere di Genova"** passeranno di lì a poco alla "Cia Trasatlantica" spagnola per i traffici con le Baleari.

Saranno poi acquistati sul mercato dell'usato "Aventino", costruito al Muggiano nel 1902, "Campidoglio" e "Lazio" di provenienza germanica (rispettivamente ex "Ankran" e "Mecklemburg", Stettino, 1898-99), cui seguiranno i nuovi "Palatino", "Quirinale" e "Gianicolo" (Sestri Ponente, 1907-08) e infine il Roma (Papendrecht- Paesi Bassi, 1909).

Anche questi attestati fra le 200 e le 250 tonnellate di stazza, incontrarono fin da subito il favore della clientela: oltre ad una buona capacità di carico merci, offrivano comode sistemazioni per una ventina di passeggeri in otto cabine piccole ma abbastanza confortevoli e costituivano una valida alternativa a chi si spostava fra la capitale ed i centri portuali interessati da questi collegamenti che, soprattutto nei mesi estivi quando le condizioni meteo-marine erano favorevoli, consentivano comodi e rapidi trasferimenti via mare molto più confortevoli dei lunghi viaggi in ferrovia, allora affidati a lente vaporiere che impestavano di fumo tutte le carrozze che trainavano, attraversando oltretutto vaste zone ancora infestate dalla malaria come l'Agro Pontino in direzione Napoli o la Maremma Toscana in direzione Livorno e Genova.

A testimonianza del successo dell'iniziativa, l'esercizio 1912-13 venne chiuso con un utile di quasi ottocentomila lire dell'epoca (circa tre milioni di euro odierni).

Alienati sempre in quel 1912 "Corriere di Livorno" e "Corriere del Tevere", durante la prima guerra mondiale il "Palatino" venne affondato nel Canale di Otranto da un sottomarino germanico la notte del 22 novembre 1915 mentre le altre unità della compagnia saranno cedute alla Regia Marina ad eccezione di "Lazio" e "Campidoglio" con i quali si cercherà di mantenere in essere i collegamenti regolari di linea.

Il "Gianicolo" opererà invece come "nave corsara" per conto degli alleati della Triplice Intesa al comando del Tenente di Vascello Gennaro Pagano originario di Melito in provincia di Napoli, distinguendosi in azioni di disturbo nei confronti delle marine militari austro-tedesche camuffata da mercantile greco e nell'importante compito di localizzare e dragare le mine galleggianti sparse dal nemico nel Basso Adriatico e nel Mar Ionio.

Al termine del conflitto ai vertici della società subentrò il commendatore Emanuele Accame che nel 1921 cambiò nome alla compagnia, che divenne così la "Ligure Romana", nominandone amministratore delegato un altro importante esponente del mondo dello "shipping" ligure di allora, il dottor Mario Giribaldi.

A "Campidoglio" e "Lazio" venne affiancato un terzo vapore di 200 tonnellate, costruito a Hull nel 1915 come "Highbridge" e che riprendeva il nome di "Corriere di Genova".

Con queste tre unità la "Ligure Romana" coprì per tutti gli Anni Venti del Novecento le sue rotte consuete anche se il traffico passeggeri andrà via via scemando in virtù del miglioramento delle vie di terra su tutta la dorsale tirrenica. Il traffico merci invece si mantenne su livelli più che accettabili tant'è vero che nel 1930 i vecchi "Campidoglio" e "Lazio" verranno avviati alla demolizione e si procederà ad un rinnovamento della flotta seppur attingendo ancora una volta al mercato dell'usato.

Fra quello stesso 1930 ed il 1934 entreranno quindi in linea un nuovo “Campidoglio” (ex “Active”, Rotterdam 1923), un secondo “Lazio” (ex “Senior”, Stettino 1899), il “Corriere del Tevere” (II) (ex “Pavell”, Trieste 1879), il “Porto di Roma” (ex “François”, Kiel 1905) e il “Porto di San Paolo” (ex “Victoria”, Dumbarton 1886). Tutti di stazza compresa fra le 400 e le 600 tonnellate, erano adibiti al solo trasporto merci ad eccezione di “Campidoglio” e “Porto di Roma” che prevedevano sistemazioni per una dozzina di passeggeri alloggiati in alcune cabine poste sul ponte imbarcazioni sotto la plancia di comando.

LA SECONDA GUERRA CHE DECIMA IL NAVIGLIO

Durante la seconda guerra mondiale il “Porto di San Paolo” venne affondato il 5 ottobre 1943 nel Mare Egeo mentre le altre navi della flotta sopravvissero al conflitto e navigheranno ancora proficuamente, impegnate generalmente nel trasporto di materiali necessari per la ricostruzione post-bellica e di manufatti industriali oltreché di derrate alimentari di vario genere. “Corriere di Genova” cambiò nome nel 1946 in “Corriere del Po” in quanto spostato in Adriatico nei collegamenti di cabotaggio lungo la dorsale italiana con scali a Trieste, Grado, Venezia, Ravenna, Ancona, Pescara, Manfredonia, Bari, Brindisi e Otranto; “Corriere del Tevere” sarà demolito come “Punta Blanca” nel 1948 alla considerevole età di 69 anni; “Campidoglio” verrà ribattezzato “Punta Alica” nel 1946 per essere venduto nel 1951 in Venezuela, lungo le cui coste da Puerto Ordaz a Maracaibo navigherà ancora per qualche anno come “San Espedito”. Da ultimo “Lazio” che, ribattezzato prima “Punta d’Ostro” e poi “Cadibona”, verrà radiato e demolito nel 1957.

Ormai superata da nuove realtà armatoriali che si stavano affermando a fine Anni Cinquanta nei traffici di cabotaggio nazionale e in assenza di una politica di nuovi investimenti, la “Ligure Romana” sarà liquidata nel successivo 1958 ed uscirà di scena senza clamore dopo 73 anni di onorata attività, se facciamo iniziare la sua storia

dalle prime iniziative di Alessandro Centurini che abbiamo testè ricordato.

Sia “Ligure Romana” già “Navigazione Marittima Fluviale” che “La Meridionale” sono state senz’altro compagnie di nicchia, non certo equiparabili ai grandi consorzi armatoriali del tempo: come abbiamo già fatto notare hanno però avuto una loro specifica importanza coprendo con la loro attività determinati segmenti di traffico vitali e interconnessi con i collegamenti maggiori di cui sono state complementari

Proprio per questo e per non dimenticarle abbiamo voluto ricordarle in questa sede.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 24 febbraio 2023

ingegnere aeronautico console Associazione “A Compagna”-Genova storico aero-navale

AIOM

Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi Trieste

NEWSLETTER N.1/23

In questo numero:

Porti d Trieste e Monfalcone: un network flessibile
Porti nord adriatici, è ripresa la crescita dei container

2025 Msc e Maersk, fine della "strana coppia"
Africa, ultima frontiera
Regione FVG, proroga contributi per il trasporto

<https://www.aiom.fvg.it/>



affarinternazionali

di Stefano Silvestri

Buongiorno e buona settimana dalla redazione di AffarInternazionali. La visita del presidente Zelesnky a Bruxelles il 9 febbraio scorso, ha confermato le aspirazioni europee dell'Ucraina: "La nostra è la "lotta per l'Europa", aveva affermato il presidente ucraino davanti al Parlamento europeo. Il processo di adesione è in corso, confermato dalla concessione dello status di candidato a Kyiv nel giugno 2022. La guerra ha scosso però gli equilibri nell'Unione europea a favore di una maggiore unità e propensione all'allargamento: quali sfide e quali cambiamenti nel

futuro di Bruxelles? Ne ha scritto Nicoletta Pirozzi per lo speciale di AffarInternazionali dedicato al primo anno di guerra.

Le visite ufficiali del capo e rappresentante della diplomazia cinese Wang Yi in Europa e in Russia si sono concluse senza alterare sostanzialmente la posizione della Cina sulla guerra. Il cosiddetto "Piano di pace" della Cina, di fatto, è un "documento che reitera una serie di posizioni già espresse da ufficiali cinesi in passato, e alcuni giorni prima da un altro documento dedicato a illustrare l' 'iniziativa di sicurezza globale', lanciata per la prima volta da Xi al Vertice dei paesi Brics nel giugno 2022", scrive Beatrice Gallelli, che sottolinea come, tuttavia, per la prima volta gli ufficiali cinesi hanno rivolto direttamente al presidente Putin la necessità di dialogo per la risoluzione della guerra.

Il live di Twitter del team di ricerca del programma Difesa dello IAI sulle conseguenze della guerra all'Ucraina per la sicurezza europea, la Nato e i possibili scenari futuri del conflitto è disponibile in questo podcast. Ascolterai le analisi e i commenti di Alessandro Marrone, Michelangelo Freyrie, Karolina Muti, Ottavia Credi, Elio Calcagno e Giancarlo La Rocca.

La visione di di Vladimir Putin di una Russia imperiale si scontra con il sistema di pace e sicurezza costruito a partire dalla fine della Seconda guerra mondiale: una comunità internazionale fondata su Stati sovrani, dove l'integrità territoriale è inviolabile. In questo podcast, Leo Goretti riflette su questo aspetto fondamentale della guerra mossa all'Ucraina, per comprendere le ambizioni imperiali della Russia e le loro radici storiche.

Da un anno la navigazione militare e commerciale nel Mar Nero è bloccata dalla guerra, a eccezione degli "accordi sul grano", un esempio di diplomazia riuscita nel corso del conflitto. "Con la chiusura del Mar Nero la Turchia è riuscita a consolidare il proprio ruolo di garante della stabilità del bacino (...) ma con un ipotetico cessate il fuoco, la scena del Mar Nero dovrà necessariamente

cambiare": Fabio Caffio analizza lo status quo, gli equilibri militari e gli scenari futuri di questo mare "bloccato e dimenticato".

Tutti gli articoli dello speciale di Affari Internazionali, realizzato e curato da ricercatori ed esperti dello IAI in occasione dell'anniversario dell'inizio della guerra della Russia all'Ucraina e dedicato ai temi centrali del conflitto sono disponibili nella rivista da scaricare e sfogliare sul sito di AI.

La guerra della Russia contro l'Ucraina è in continua evoluzione: gli interventi di ricercatori e analisti IAI sulla guerra in Ucraina sono online nella timeline dedicata sul sito di AffarInternazionali. Potrete ritrovare, in ordine cronologico, tutti gli interventi del team IAI.

GIORNALI E RIVISTE

L'ARENA DI POLA, MENSILE N. 1 GENNAIO 2023

Questa storica testata nata a Pola che rivive grazie all'amore per la tradizione e la storia dei suoi redattori, me la manda online Romano Cramer, il battagliero leale segretario del Movimento Istria, Fiume e Dalmazia, attento lettore del nostro Logbook. Cramer mi segnala l'articolo che descrive due figure, la nave, Francesco Barbaro, il comandante, Giulio Zagabria. Ogni nave in tempo di guerra, soprattutto nave mercantile che doveva fare certe rotte con carichi speciali, il Barbaro lascia Napoli il 5 settembre 1947 carico di munizioni e carri armati con destinazione Bengasi. E' una storia di guerra, la nave viene danneggiata ma si salva, ritorna a "casa", nei cantieri C.R.D.A. effettua lavori notevoli, ma poi riparte per un'altra missione, questa volta senza ritorno

perché al largo dell'isola di Navarino, Pelopponeso, viene affondata da siluri inglesi.

AGENDA CONFITARMA

Abbiamo ricevuto la tradizionale e sempre più prorompente di notizie Agenda Confitarma che in questo numero ci informa della attività dell'armamento nazionale con le scadenze sulle emissioni, il Piano di transizione energetica e gli armatori ,gli interventi del direttore Luca Sisto, che ormai ha preso in mano il timone dell'associazione conducendo una campagna di obiettivi per tenere alto il valore della flotta .

RIVISTA MARITTIMA

La Rivista Marittima , mensile della Marina Militare dal 1868 , novembre 2022, con allegato il tomo II dal titolo " Il Mediterraneo centro del mondo luglio 1941-maggio 1941 il precedente allegato alla rivista di ottobre 2022 autore Enrico Cernuschi anche del precedente tomo. Il numero ricevuto della R.Marittima dedica buona parte delle sue pregiate e utili pagine alla geopolitica del Mar Nero (oggi diventato importante per essere al centro del conflitto russo-ucraino, e la questione degli stretti turchi dall'antichità a oggi. Molte pagine la rivista dedica alla storia , sempre nell'area sul conflitto agli inizi del 1900 , della guerra civile russa , la regia marina italiana, e un richiamo della storia da Bisanzio al Mar Nero. Le consuete rubriche, MOLTO IMPORTANTI, sulle marine militari, le diplomazie, una nuova rubrica, Marittimità, un vocabolo che il direttore della rivista, Daniele Sapienza, preferisce sostituire con patrimonio marittimo.

TTM Tecnologie Trasporti Mare è in viaggio, numero di gennaio/febbraio, **Vita e Mare** non ancora ricevuto , segnaliamo in

questo cobntesto un giornale puntuale ma concreto **La Torre** , edito a Torre Del Greco dal 1905, ci informa con varietà di rubriche e cronaca , cultura, di un mondo che non è localistico, ma specchio dei tempi attuali, non sempre piacevoli.

Fine Logbook