

13 DL Notizie 2022

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE..... 28 luglio 2022

www.deciolucano.it -----

Nucleare e risorse verdi

La verità , scrive Fusaro a Epicuro, mi pare rientri appieno in ciò che la saggezza del tuo popolo ci ha tramandato : la verità non si impone con la violenza , ma si raggiunge dialogando insieme.

○*○*○*○*○*○*○

L'ITALIA ASSETATA, UNA MALATTIA CRONICA

Non capisco, ero ragazzino e poi con gli anni sono diventato adulto, ma quelli della riviera ligure di ponente non hanno mai trovato un sistema che li disseti e irrighi i

campi quando le estati picchiano sodo come in questo periodo di caldo tropicale- Eppure hanno il mare, e non hanno mai sentito parlare di dissalatori, quando la potabilizzazione era appena agli inizi, anche sulle navi, e oggi gli impianti di dissalazione ce l'hanno tutte le navi non solo le grandi navi passeggeri. Il dissalatore viene utilizzato per la produzione di acqua dolce (lavanda e potabile) prtendo dall'acqua di mareo da acqua salmastra. E come hanno fatto in Israele dove la natura dà buoni frutti con gli impianti in riva al mare? Che cosa ci vuole , attingendo ai fondi del Pnrr e della UE a disseminare impianti per la produziione di acqua potabile e demineralizzata? Ad Amburgo gli impianti della Rochem hanno trasformato i giardini con stagni secchi in laghi dei cigni. Ma non è solo un problema della riviera ligure, tutto il sud è malato , di chiacchiere magari, di siccità e di mancanza di acqua, a parte l'endemica dispersione di un 40% di acqua da bere per mancanza di sistemi intercettori e di tubazioni ? No piuttosto la gente non si lava, e beve acqua non filtrata. Genova ha passato anche questa calamità, io l'ho vissuta.poi hanno trovato il sistema di creare un lago artificiale, di collegare i laghetti attorno e le tubazioni tra privati e pubblici. Ah Prof. Andreoli, dice homo stupidus stupidus, non c'è niente da fare, se penso che quando c'era l'Italsider ,

questa grande acciaiera era rifornita da acqua potabile da terra! (DL)

L'invasione apocalittica in Italia attraverso il mare

SI POSSONO CHIUDERE I PORTI? SI A CERTE CONDIZIONI

674 migranti sbarcati in Calabria, 1000 a Lampedusa, (ma arrivano ancora, è come un rubinetto aperto), altre centinaia in Sicilia, negli ultimi tre giorni. E' una migrazione biblica che però colpisce solo l'Italia, pronta a dare accoglienza a questi esseri umani che verranno assistiti e pagati attraverso le organizzazioni apposite che li raccolgono non senza farne un lucro.

C'era una volta, cominciano tutte o quasi così le fiabe e le favole, in questo caso ci riferiamo agli ultimi 20 anni o più, dove in questo periodo si presentava alla televisione il Ministro dell'Interno e spiegava che cosa avrebbe fatto e messo in atto in quell'estate dal Viminale da dove non si muoveva fino a tutto agosto. In questo periodo però non abbiamo assistito a messaggi del nostro Ministro dell'Interno, anzi, tranne che in Parlamento a risposte di colleghi , non sappiamo nemmeno che faccia abbia. I Prefetti lo sanno evidentemente. Ma quello che ci preme è la sicurezza, si possono chiudere i porti ? Secondo l'art. 83 del Codice della Navigazione l'eventuale chiusura dei porti, come afferma il prof. Maurizio Maresca, trova ragione nell'ordine pubblico o di sicurezza della navigazione, anche a livello internazionale , tutto dipende dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti che , dice Maresca, conferisce al ministro dei trasporti la potestà di limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale. Potremmo continuare tra il giuridico e il tecnico questa disquisizione, ma non vogliamo essere complici di brutte figure. (DL)

Decarbonizzare lo shipping è necessario,

Non buttate via l'olio di scarto di cucina (se l'avesse saputo Van Loon...), serve alla navigazione...

Dopo 5.000 anni di storia della navigazione useremo oggi l'olio da cucina di scarto come propulsione? Sì, è così,

Decarbonizzare lo shipping è necessario,

ma con gradualità, non come pretendono la UE o l'IMO, un appello delle associazioni di spedizionieri e armatori,

Da segnalare che Aida del gruppo Carnival, ha testato biocarburanti con olio di cucina e da scarto e il "pieno di batterie" per porti che non hanno ancora l'elettrificazione da terra.

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

AFFARINTERNAZIONALI

di Stefano Silvestri

LO STRETTO DI HORMUZ MINACCIA PER LA GUERRA NUCLEARE

Buongiorno e buona settimana dalla redazione di AffarInternazionali.

Le dimissioni di Mario Draghi dall'incarico di presidente del Consiglio hanno provocato reazioni in tutta Europa. "Italy still needs Mario Draghi" ha titolato il Financial Times in un editoriale corale. "La crisi di governo ha colpito l'Italia nel momento peggiore", continua l'articolo. Non ci sono ragioni solo interne a giustificare tale linea di pensiero: ci sono impegni e crisi internazionali che richiedono l'attenzione costante del governo italiano, spiega Ferdinando Nelli Feroci. Il primo è il supporto all'Ucraina, come ha sottolineato anche Irina Vereshchuk, vice di Zelensky, ma le sfide si moltiplicano oltre l'orizzonte della guerra: il pericolo spread, la crisi energetica e la crisi ambientale, i fondi europei di NextGenEU dovranno essere affrontati indipendentemente dall'esito della crisi di governo.

Il viaggio di Joe Biden in Medio Oriente - iniziato a Tel Aviv e proseguito in Palestina - si è concluso in Arabia Saudita. A Gedda il Summit per la Sicurezza e lo Sviluppo ha coinvolto - oltre al presidente Usa - anche i rappresentanti di Arabia Saudita, Oman, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Kuwait, Iraq, Giordania e Bahrein. Alberto Simoni, inviato per La Stampa a Washington, ha seguito il viaggio di Biden e spiega, in questo podcast per AffarInternazionali, il complesso equilibrio

regionale che sta emergendo nel Golfo e i risultati ottenuti da Washington, tra luci e ombre.

Il Golfo è una regione di interesse strategico e navale anche per l'Italia, che sarà alla guida della missione navale europea di sorveglianza nello Stretto di Hormuz (EMASoH). La Marina italiana ha preso le redini dalle flotte francesi lo scorso 6 luglio, in una cooperazione rafforzata (extra Ue) che include le fregate di Belgio, Danimarca, Grecia, Italia, Olanda, Portogallo e Germania. Hormuz è un passaggio strategico, spiega l'ammiraglio Fabio Caffio, perché "dal punto di vista geografico oltre che giuridico", è uno stretto internazionale sia perché è quasi interamente coperto dalle acque territoriali di Iran ed Oman (21 miglia è la sua ampiezza minima) sia perché collega aree di alto mare e di Zee (zona economica esclusiva). Le navi mercantili e da guerra godono al loro interno di libertà di transito senza preavviso secondo il regime del diritto di passaggio in transito".

Nella nostra prima newsletter della settimana anche un approfondimento sulla posizione dell'Italia sul trattato che proibisce le armi nucleari, a cura di Ludovica Castelli e gli sviluppi sulla cooperazione Ue-Nato dopo l'approvazione del Concetto strategico a Madrid, spiegati da Samuele Bernardi.

La situazione della guerra della Russia all'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. 18 luglio 2022

COMMENTO

E' un allarme che suona da un pezzo, dalla divisione tra sunniti e sciiti (Iran) , dalla guerra con l'Iraq , dalle propaggini iraniane in tutta la vasta zona che va dal Golfo di Aden, lo Jemen, il Mar Rosso e naturalmente lo Stretto di Hormuz, come sottolinea non da ieri, l'amm. Caffio. *E poi c'è l'aspetto degli arsenali nucleari che Teheran non ha mai abbandonato, dei vari trattati, accordi sottoscritti e mai mantenuti, perchè la minaccia di un uso atomico dei suoi armamenti l'Iran la impugna contro Israele , sostenendo gli hezbollah, e non solo. I mullah iraniani, i loro barchini veloci (emuli dei nostri mas) , sono una minaccia per tutto il mondo se dovessero bloccare l'area geografica che va dall'Oman al golfo Arabico, attraverso Hormuz. Chi non c'è stato (io ci sono passato varie volte), non si rende conto della fragilità dei passaggi via mare attraverso questo stretto; non serve a niente avere portaerei o altre unità maggiori, bisogna innovare anche le armi più sofisticate, l'intelligenza artificiale e tutta la sua letteratura e attrezzatura debbono essere messe in campo.*

Il regime iraniano, grazie alla libertà della Francia concessa ai fuoriusciti (molti italiani assassini conclamati e giudicati) che hanno ribaltato la socialità di un popolo fondamentalmente democratico, trasformandolo in un regime coercitivo della libertà più comune, fa paura. La religione di stato non c'entra per niente,

la verità è di Dio non di un dittatore . Il popolo sta male, il covid fa vittime a migliaia, la corruzione è dilagante, la povertà a parte qualche exploit modernisti di locali nella capitale è dilagante. Si,raccogliamo i suoni di allerta, scritti e ribaditi tante volte anche dalla nostra Rivista Marittima con l'autorevolezza che impongono le sue pagine. Nel terzo millennio l'uomo sarà stupidus oppure si ravvederà ? L'impero persiano dal 480 a.C. e non ancora islamizzato, è stato il più grande impero mondiale, l'unica civiltà che dominò una vastissima area geografica, qualcosa che poi solo l'impero romano riuscirà a realizzare. Fino alla conquista islamica, avvenuta in Persia tra il 633 e il 656, ma questa è storia recente e , come abbiamo scritto, non promette nulla di buono, perchè ci sono di mezzo gli arsenali nucleari. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

MA QUANTI DIRITTI HA L'UOMO ?

se la navigazione dell'umanità procede nell'incertezza e nei rischi di guerre

Le Dichiarazioni universali dei diritti umani sono state sancite per la prima volta con la Rivoluzione americana, poi con quella francese; l'ultima è la rielaborazione delle Nazioni Unite del 1948 e, per l'Unione europea, il riferimento è la CEDU (Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo). Questi sono alla base del costituzionalismo e degli ordinamenti giuridici occidentali. Alla luce della contemporaneità ...

Redazione Europa Cristiana 19/7

La SIAT e il CLUB ECONOMIA DEL MARE

Incontri svolti nella sede Confindustria Genova

GENOVA Si sono svolti in questo mese di luglio due interessanti incontri organizzati dal “Club Economia del Mare” presso la sede genovese di Confindustria, che hanno visto la fattiva presenza di Siat, la storica compagnia di assicurazioni trasporti con sede a Genova e parte del Gruppo Unipol, sempre attiva sul territorio con iniziative volte appunto al sostegno della c.d. Blue Economy, o come a noi piace chiamarla Economia del mare.

Entrambi moderati dal padrone di casa Beniamino Maltese, Vice Presidente con delega all’Economia del mare di Confindustria Genova, hanno affrontato il primo dal titolo “Risk management nei trasporti”, le problematiche e le incertezze che devono fronteggiare gli operatori della logistica e dei trasporti, in questo particolare momento storico, per minimizzare i rischi, anche e soprattutto attraverso adeguate misure sotto il profilo assicurativo. Ne hanno parlato Luca Florenzano, Responsabile Tecnico Trasporti di SIAT e UNIPOLSAI con Gian Enzo Duci, A.d. di ESA GROUP, Giovanni Calvini, A.d. MADI VENTURA e Antonio Gozzi, Presidente di DUFERCO HOLDING.

Il secondo incontro, dal titolo “La ferrovia per la mobilità sostenibile di merci e per persone al servizio del porto e della città di Genova”, di altrettanta importanza e attualità, alla luce degli interventi e lavori sul Terzo Valico, nodo ferroviario di Genova e

porto di Genova, ha visto fra i relatori Vincenzo Macello, Direttore Direzione Investimenti RFI – Rete Ferroviaria Italiana, e Presidente Sez. Logistica e Trasporti Confindustria Genova e Calogero Mauceri, Commissario Straordinario Terzo Valico dei Giovi-nodo di Genova – Campasso- scarico merci di Alessandria.

Ne è seguito un interessante dibattito.

(dalla Redazione del Blog DL Notizie)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

“ CON L’ APPIA SULLE ROTTE DELLA GRECIA CLASSICA E MODERNA “

di Francesco Pittaluga

Se si fa eccezione per la piccola ma importante motonave “Aethalia” della “Navigazione Toscana”, poi “Toremar” che abbiamo già ospitato in queste pagine (cfr. DL NEWS 12 gennaio 2019), il primato di avere immesso in servizio nella nostra Flotta Passeggeri un vero e proprio moderno traghetto d’altura dalle dimensioni notevoli per i tempi spetta all’ “Adriatica di Navigazione” di Venezia di cui ci siamo già

occupati in altri capitoli di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana”.

Rievochiamo oggi le vicende di questa specifica unità, anch'essa ormi passata alla storia come tutte le sue consorelle ma, al pari di loro, ancora ricordata dagli operatori marittimi, dai passeggeri e dalle maestranze che hanno fatto orgogliosamente parte dei suoi equipaggi.

Erede di una tradizione che affondava le radici nei traffici della Serenissima e frutto delle varie incorporazioni e fusioni già in atto nei primi decenni del Novecento che porteranno fra 1932 e 1936 alla formazione delle quattro Società facenti capo al gruppo “Finmare”, come abbiamo già visto in altra sede fin dalla sua nasce l’ “Adriatica” si specializzò nei collegamenti fra i nostri porti ed il Bacino del Mediterraneo Orientale-Mar Nero. Per fare ciò mise in linea tutta una serie di navi passeggeri e alcune da carico con cui divenne in breve una delle compagnie preferite dalla clientela in un settore di traffico molto competitivo ma dove le belle navi bianche col bronzeo Leone di San Marco orgogliosamente portato sulle ciminiere arancioni seppero costruirsi una giusta fama fatta di comfort, affidabilità, sicurezza e atmosfera di bordo pari a quella che si poteva respirare sui nostri maggiori “liners” impegnati nelle lunghe traversate oceaniche.

In linea di massima i collegamenti principali gestiti dall' "Adriatica" erano tre: una linea espresso Italia-Egitto-Libano, un'altra dai nostri porti a Cipro e Israele ed una terza verso Grecia e Turchia. A queste si aggiungeva una linea più eminentemente commerciale che integrava alle destinazioni previste dalle tre appena ricordate altri scali nell'isola di Candia, in Siria, lungo le coste dell'Anatolia fino al Mar Nero.

Oltre a questi collegamenti, ve ne erano altri due, più brevi ma ugualmente importanti che partivano dai porti pugliesi della nostra Penisola: uno che da Manfredonia portava alle Isole Tremiti e l'altro, di valenza economica maggiore, che collegava il porto di Brindisi con la Grecia oltre il Canale d'Otranto che, nel suo punto di minor larghezza, non supera i 70 km. Rotta antichissima, percorsa fin dalla preistoria dalle popolazioni proto-indoeuropee che vennero a colonizzare il Meridione del nostro Paese e non solo, dai Dauni agli Ausoni agli Apuli per poi giungere ai Romani. Questi fecero terminare proprio a Brindisi la Via Appia che proseguiva in terra ellenica come Egnatia e, attraversando Epiro, Macedonia e Tracia, toccava gli allora importanti centri urbani di Apollonia e Adrianopoli per giungere fino a Bisanzio poi Costantinopoli. Tale collegamento marittimo resterà importante anche dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente, prima coi Bizantini e poi con l'affermazione della Repubblica di Venezia che, nonostante la presenza di altri importanti empori marittimi quali Bari, Ancona, Spalato e Ragusa oggi Dubrovnik, farà dell'Adriatico un lago personale da cui espandere il proprio raggio d'azione

nel Levante Mediterraneo in concorrenza coi traffici della Repubblica di Genova e di quanti cercavano di contrastarne l'espansionismo continuo. Cosa che riuscirà ai Turchi a metà del Quattrocento e avrà fra le altre conseguenze anche il fatto che quel breve tratto di mare che separa

le coste pugliesi da quelle balcaniche ed elleniche sarà teatro non solo di continui traffici commerciali che non verranno mai meno perchè troppo importanti per le economie delle due sponde, ma vedrà anche scontri feroci dove religione, politica e ragioni di stato più o meno giustificate si concretizzeranno in episodi sanguinosi e in tensioni che si sono trascinate fino ad epoche vicine a noi: un esempio per tutti, la famosa Battaglia di Lepanto combattuta il 7 ottobre 1571 nelle acque antistanti il golfo di Patrasso.

Lasciando agli storici del settore le epoche appena accennate e risalendo a tempi più vicini a noi, fra Brindisi e le coste dell'Epiro e del Peloponneso troveremo impegnate fin dalla fine dell'Ottocento varie compagnie armatoriali, sia italiane che straniere. Per restare circoscritti a quelle di casa nostra, esse saranno le varie "Adria", "Apulia", eccetera, per le quali rimando il lettore ai capitoli ad esse a suo tempo dedicati: qui ricorderemo che comunque, fino al secondo dopoguerra, le unità impegnate in quei servizi erano tutte navi tradizionali, di stazza di solito modesta e tale tendenza andrà avanti fino alla seconda metà degli anni Cinquanta del Novecento quando, forse sulla scia del successo della "Aethalia" sopraricordata, la dirigenza dell' "Adriatica" optò per la costruzione di una nave

innovativa per le acque in cui sarebbe andata ad operare e che, nella sua nuova specificità, portava nel Mediterraneo quanto era già diffuso nei mari del Nord Europa e nel Canale della Manica, e cioè il moderno concetto del traghetto “drive-on/drive-off” (l’attuale terminologia “roll-on/roll-off” arriverà dopo) cui oggidi siamo normalmente avvezzi ma che all’epoca costituiva una grande e assoluta novità, per il mercato italiano e non solo.



nave Ausonia soc. Adriatica



Nave Esperia soc. Adriatica

Fu così che nel 1959 venne commissionata ai “Cantieri Ernesto Breda” di Porto Marghera, oggi sempre attivi nell’ambito di “Fincantieri”, questa nuova unità: varata il 25 settembre 1960, fu consegnata all’ “Adriatica” nel maggio dell’anno seguente. Sul nome da darle non vi furono dubbi e venne scelto quello di “Appia” in relazione alla rotta che avrebbe coperto nell’arco di quasi tutta la sua carriera sotto le insegne della società veneziana.

Lunga 124 metri, larga poco meno di 19 con un pescaggio di 5, stazzava più di 8000 tonnellate ponendosi al terzo posto come grandezza fra le unità della compagnia armatrice dopo “Ausonia” ed “Esperia”. L’apparato motore era costituito da due diesel 6 cilindri Fiat della potenza di 4400 kW che le consentivano di raggiungere i 17.50 nodi mantenendo i 15 di velocità di crociera. Nel complesso il suo aspetto esteriore riecheggava le linee dei traghetti belgi, olandesi o svedesi cui si ispirava, un pò meno quelle delle analoghe unità britanniche che ripercorrevano schemi più tradizionali se non antiquati:

l' "Appia" sarebbe stata caratterizzata da una prua moderatamente slanciata in avanti, fronte sovrastrutture compatto ma filante e armonico al tempo stesso, corredato di ampie passeggiate e spazi all'aperto opportunamente concepiti anche per traversate diurne. Unica ciminiera aerodinamica a centro-nave, due snelli alberi opportunamente collocati e distanziati, poppa dritta con portellone per il carico-scarico diretto di automobili, pullman e automezzi e piccola piscina a poppavia dotata di scivolo e decorata con motivi a mosaico che rimandavano alle decorazioni della Grecia classica e bizantina. Piacevole in generale nei colori sociali che introducevano, al posto del bianco dello scafo comune alle unità passeggeri consorelle, quel tipico colore ocra fino ad allora appannaggio delle navi da carico ma che poi sarà d'uso comune sulle unità commerciali e sui nuovi traghetti che entreranno in servizio per l' "Adriatica" nei decenni successivi.

Se ispirati a suggestioni straniere gli esterni, gli interni si rifacevano allo stile tipicamente italiano delle navi passeggeri di quegli anni anche se dovevano rispondere a concetti innovativi dovuti alla funzione di traghetto che in seguito diverrà di progettazione comune ma che al momento costituiva una vera e propria novità cui ci si accostava per la prima volta. Architetti del calibro di Nino Zoncada e Gustavo Pulitzer Finali, impegnati all'epoca nell'allestimento di altre unità dell' "Adriatica", contribuirono alla realizzazione degli ambienti interni dell' "Appia", praticamente in contemporanea con quanto si stava realizzando a bordo dell' "Illiria", ultimo nave convenzionale della flotta veneziana, che abbiamo già avuto

modo di ricordare nel numero di DL NEWS del settembre 2019.



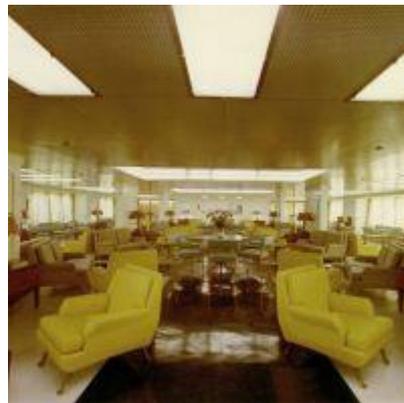
La motonave APPIA

adriatica altervista.org

L' "Appia" poteva trasportare a pieno carico 1130 passeggeri e 145 autoveicoli o 60 veicoli e 30 autoarticolati. Come già rimarcato, I mezzi gommati venivano caricati a bordo attraverso un unico portellone poppiero che permetteva di velocizzare le operazioni di imbarco e sbarco, mentre i passeggeri disponevano di comode sistemazioni in 75 cabine per 209 persone cui, vera novità, si aggiungevano 200 posti in poltrone reclinabili sistemate in uno dei due saloni

principali della nave che fungeva da sala soggiorno nelle ore diurne ed era devoluto al riposo durante

le traversate notturne. Vi era poi un altro salone dotato di bar della capienza di 100 passeggeri a sedere, una sala da pranzo con un più economico self-service adiacente, una grande veranda a poppa raccordata alla piscina ed altre sistemazioni passeggeri su cui ritorneremo più avanti descrivendo gli interni della nave ponte per ponte.



Interni motonave APPIA

Come già accennato, particolare attenzione era stata riservata agli spazi all'aperto, dove numerose sedute opportunamente collocate potevano agevolmente ospitare circa 400 passeggeri che optavano per un economico passaggio-ponte senza

sistemazione in cabina o poltrona reclinabile o altra alternativa presente a bordo.

Particolarmente curato l'arredamento, dove abbondavano boiserie di legno alle pareti delle cabine che erano molto ampie in relazione alla brevit  della traversata e affatto somiglianti agli angusti spazi che troveremo a bordo di tanti traghetti successivi: nel complesso, l'ampiezza delle sistemazioni e l'accuratezza dei particolari era perfettamente in linea con l'alta qualit  da sempre propria delle navi dell' "Adriatica", degne ambasciatrici dell' "Italian Style" sui mari al pari delle unit  pi  grandi delle nostre Flotte di allora.

In particolare, scendendo dal ponte pi  alto a quello pi  basso, avremmo incontrato sul Ponte Sole, immediatamente dietro la ciminiera, un'ampia terrazza panoramica molto frequentata durante le ore diurne per relax e bagni di sole. Sul sottostante Ponte "A" gli alloggi ufficiali, la stazione radio accessibile ai passeggeri per l'invio di telegrammi o per effettuare chiamate telefoniche internazionali, in un'epoca in cui cellulari e tablet erano ancora nelle fantasie degli inventori, ed un vasto ponte poppiero corredato di veranda-bar e tavolini all'aperto intorno alla piscina di forma ovale.

Sul successivo Ponte "B", da prua a poppa la grande sala di soggiorno che abbiamo gi  citato corredata di 200 poltrone reclinabili, la reception coi servizi annessi, una galleria di raccordo che fungeva da sala di lettura e il grande soggiorno vero e proprio corredato anch'esso di bar e ampi divani e poltrone.

Al Ponte “C” una parte delle 75 cabine di bordo a 2, 3, 4 posti col 50% di esse dotate di servizi privati, una seconda reception ed il ristorante capace di accogliere 200 persone contemporaneamente, diviso fra una zona con servizio completo ai tavoli per 50 commensali ed una a parziale self-service a vassoio per altri 150.

Sul Ponte “D” altre cabine e, sistemazione che verrà ripetuta raramente nelle successive realizzazioni italiane, 58 speciali scompartimenti tipo vagone letto ferroviario con 6 posti a sedere durante le traversate diurne trasformabili in 4 cuccette nei viaggi notturni con una capacità complessiva di circa 300 persone .

Il Ponte “E” era devoluto quasi interamente al grande garage di bordo strutturato su due livelli comunicanti attraverso opportune rampe d’accesso ed elevatori mobili.

Gli alloggi per l’equipaggio, ammontante a 120 persone alloggiate in 44 cabine a più posti, erano distribuiti a proravia dei ponti “D” ed “E” mentre sul Ponte “F” e nei doppi fondi trovavano spazio i depositi di acqua dolce, la cambusa e gli altri servizi necessari alla gestione della nave, dotata di stabilizzatori “Denny-Brown” e aria condizionata in tutti i locali di bordo.

IL VIAGGIO INAUGURALE DELL'APPIA

L’ “Appia” salperà da Brindisi per il suo viaggio inaugurale al completo di passeggeri il 10 maggio 1961 alla volta di Patrasso con scali intermedi a Corfù e Igoumenitsa, linea sulla quale

opererà praticamente ininterrottamente per i trent'anni successivi eccezion fatta per alcuni temporanei impieghi differenti, quando sarà noleggiata a metà anni Sessanta alla "Tirrenia" che stava studiando la funzionalità della nave traghetto in vista dell'immissione in servizio di unità analoghe sulle proprie rotte, quando sostituirà fra 1973 e 1976 le unità convenzionali dell' "Adriatica" sulle linee passeggeri in via

di liquidazione oppure quando nel 1983 verrà impiegata in alcuni viaggi logistici per il trasporto dei nostri contingenti militari impegnati in Libano o per il soccorso

di ammalati e feriti da quelle zone del Mediterraneo Orientale allora in guerra.

Saltuariamente, e quasi sempre in sostituzione di unità ferme per lavori o in disarmo, la vedremo operare fra i nostri porti e le destinazioni classiche della sponda balcanica dell'Adriatico quali Spalato, Dubrovnik e Durazzo, ma la rotta principale cui verrà quasi stabilmente adibita prevedeva la partenza in tarda serata da Brindisi con scalo all'alba, dopo circa nove ore di traversata, a Corfù, la bella isola ricca di storia e bellezze naturali divenuta in breve una delle mete più importanti del turismo mediterraneo. Da Corfù un'ora di navigazione verso il successivo scalo di Igoumenitsa, porta dell'Epiro e importante snodo verso le vicine isole ionie di Lefkada

e Cefalonia e adiacente ad altre destinazioni turistiche e commerciali della Grecia settentrionale, della Macedonia e dell'Albania. Da qui altre sei ore di navigazione e arrivo nel tardo pomeriggio a Patrasso, terzo porto ellenico in

ordine d'importanza e primo per la movimentazione dei traghetti, via d'accesso verso il Peloponneso e tutta la Grecia centro-meridionale, da dove i passeggeri senza auto propria imbarcati sull' "Appia" trovavano comode coincidenze in treno e soprattutto in autopullman verso le principali destinazioni elleniche "in primis" Atene ed il Pireo da dove erano fruibili altre navi e altri traghetti per le isole dell'Egeo e la Turchia.

A mezzanotte l' "Appia" ripartiva da Patrasso e, dopo i due rapidi scali di Igoumenitsa e Corfù all'alba del mattino successivo, si lanciava a tutta forza nel braccio di mare che la separava da Brindisi, dove giungeva pure qui nel tardo pomeriggio per sbarcare mezzi e passeggeri e imbarcare gli ospiti della successiva traversata.

Per anni opererà in tandem con le unità della "Hellenic Mediterranean Lines", concorrente dell' "Adriatica" su altre linee ma qui operativa in pool con essa: in particolare la sua immagine verrà accostata alla quasi gemella "Egnatia"

della "H.M.L." , costruita in Francia nel 1960, con cui navigherà in coppia e i cui nomi rievocheranno le antiche strade, una in Italia e l'altra in Grecia, idealmente riunite sul mare dalle due navi che percorrevano a giorni alterni la stessa storica rotta.

In seguito, visto il successo dell'iniziativa, l' "Appia" sarà affiancata da altre unità che entreranno in servizio per l' "Adriatica" nel corso degli anni: in tanti casi saranno frutto di acquisizioni di naviglio relativamente recente come nei casi di

“Tiziano” e “Tintoretto” provenienti dalla liquidata “Linee Marittime dell’Adriatico” o i più grandi “Tiepolo” già “Canguro Bianco” delle “Linee Canguro” o “Espresso Grecia” già “Espresso Livorno” della “Trans Tirreno Express” degli armatori italo-ellenici Magliveras, in altri vedranno l’immissione in linea di nuove unità quali “Palladio” e “Sansovino” nel 1989 e, nel 1992, della loro gemella “Laurana”, oggi in forza alla “Siremar” sulle rotte delle Isole Eolie da Napoli e Milazzo ma che all’inizio della sua carriera in “Adriatica” andrà con le consorelle a coprire stagionalmente la rotta fra Venezia e Alessandria d’Egitto, quella fra Italia e Albania e il collegamento tra Brindisi e la Grecia.

A quel punto l’ “Appia”, ormai divenuta obsoleta, verrà disarmata al pari della “running-mate” “Egnatia”. Le sue condizioni erano comunque nel complesso ancora buone

e quindi troverà immediatamente un compratore nella “Tamy Shipping Co.”, società indiana di cabottaggio che, col nome di “Fibi”, la adibirà alle linee locali del Golfo del Bengala e in alcuni viaggi da India e Bangla-Desh per il trasporto dei lavoratori stagionali impegnati nelle tante imprese di costruzioni che in pochissimi anni cambieranno il volto delle principali località degli Emirati Arabi da Dubai a Muscat ad Abu Dhabi e via dicendo.

Verrà demolita ad Alang nel novembre del 1995 dopo un breve disarmo e 34 anni di onorata carriera sui mari: oggi la rotta da lei percorsa fra Brindisi, Corfù, Igoumenitsa e Patrasso non è più appannaggio delle belle unità che portavano sulle ciminiere il Leone di San Marco e la presenza italiana in tale

settore di traffico si è progressivamente contratta anche se è ancora presente ma in associazione con compagnie straniere, quasi sempre elleniche. Pure le dimensioni delle unità impiegate non sono più quelle di allora: i mega-ferries attuali hanno capacità doppie se non triple di trasporto, sono più veloci, automatizzati, competitivi.

Ciononostante, ricordando l' "Appia" e le sue consorelle di un tempo non si può fare a meno di rimarcare l'importanza che queste unità hanno avuto, come apripista di un mercato in continua evoluzione e conseguente espansione, simbolo di un'epoca a noi relativamente vicina ma al tempo stesso ormai lontana, quando l'odierno turismo di massa era un fenomeno agli inizi, ancora riservato ad una compagine di timidi avventurosi viaggiatori ed il trasporto su gomma muoveva i primi passi che sarebbero poi divenuti da gigante grazie anche alle unità protagoniste che abbiamo ricordato

in questo capitolo: l'"Appia" a buon ragione ne è stata una delle più importanti, al pari delle tante nostre unità più grandi e prestigiose di lei su altre rotte e altri mari, tant'è vero che ancora oggi nell'ambiente marittimo viene ricordata con ammirazione come la "Reginetta del Mediterraneo".

Concludo con una digressione personale: nell'estate del 1989, mio primo anno di permanenza a Roma per motivi professionali fresco di assunzione post-laurea, organizzai con alcuni amici genovesi un tour del Peloponneso sulle tracce delle antiche rovine di Sparta, Argo, Micene, Tirinto, Corinto, Delfi ed Epidauro. Data la penuria di collegamenti terrestri in loco, optammo per andare in macchina. I miei amici si imbarcarono

ad Ancona con due auto su uno dei primi grandi traghetti della “Anek Lines” ellenica ed io raggiunsi Brindisi da Roma con la mia “Lancia Beta” acquistata da poco. Ci saremmo riuniti il giorno seguente a Patrasso per iniziare tutti assieme la nostra vacanza. Purtroppo non avevo trovato cabine disponibili ma fortunatamente il posto auto c’era e quindi prenotai il passaggio in poltrona sull’ “Appia” in modo da essere puntuale all’appuntamento con il resto della comitiva. Giunto a Brindisi mi recai all’agenzia dell’ “Adriatica” per le operazioni di imbarco e lì una giovane, gentilissima impiegata mi informò che, data la forte richiesta, quella sera la “Tiepolo” sarebbe stata adibita ad una corsa supplementare verso la Grecia invece di partire per Durazzo come programmato in origine. La partenza era prevista due ore più tardi ma la nave, saltando gli scali di Corfù ed Igoumenitsa, sarebbe approdata a Patrasso più o meno alla stessa ora. Col cambio della carta di imbarco, al posto della poltrona ottenni anche una più confortevole cabina singola con servizi senza alcun supplemento: ciò grazie ai gentili uffici dell’impiegata di cui sopra che provò simpatia per me o forse ...qualcos’altro che non ebbi mai modo di appurare in quanto non ci siamo più rivisti!

IA REGINETTA DEL MEDITERRANEO

Fatto sta che intorno alle ore 21, in attesa sul molo del porto di Brindisi, vidi l’ “Appia” salpare tutta illuminata: nonostante fosse ormai quasi alla fine della sua carriera in “Adriatica”, il suo aspetto era più che dignitoso e la faceva apparire più

grande delle sue reali dimensioni. Non aveva l'aspetto compatto e "built-up" degli attuali "mega-ferries" ma le sue linee armoniose riandavano a quelle delle belle navi passeggeri del passato.

Persi l'occasione di viaggiarci sopra ma in compenso lo feci sull'ex-"Canguro Bianco" e ciò costituì per me un eguale motivo di interesse.

Dopo un bellissimo tour di quindici giorni dove le visite archeologiche si alternarono a splendidi bagni di mare in spiagge allora ancora quasi deserte e spendendo pochissimo per vitto e alloggio in realtà semplici ma dignitose, oggi quasi del tutto sostituite da resorts e villaggi turistici senz'altro più confortevoli ma privi del fascino delle semplici strutture di allora, non trovai l'"Appia" nemmeno per il viaggio di ritorno: l'"Espresso Grecia", all'epoca più moderno, veloce e maggiormente rispondente alle nuove esigenze del traffico, mi riportò in poche ore a Brindisi ed al mio nuovo, primo lavoro di giovane ingegnere aeronautico.

E proprio quest'ultima nave, con le sue consorelle, sarà l'argomento del prossimo capitolo di questa nostra "Storia della Marineria Passeggeri Italiana".

Buon proseguimento di estate e arrivederci al prossimo numero .

Francesco Pittaluga Genova, 26 luglio 2022

ingegnere aeronautico

console associazione "A Compagna"-Genova - storico

aero-navale

CAMBIAMENTI CLIMATICI PONTIFICI

RIVEDIAMO IL CALENDARIO

GREGORIANO PIUTTOSTO CHE FARE TANTI DISCORSI SUL MUTAMENTO DELLE STAGIONI

di Annamaria " Lilla" Mariotti

Carissimo Decio, ecco cosa mi è venuto in mente e ho pubblicato sul mio post. Avevo letto questa cosa un po' di tempo fa e vorrei dividerla con te e sapere cosa ne pensi. una storia che potrebbe interessare. Si parla tanto di cambio delle stagioni, ecc. ma è già successo, 500 anni fa.

Nel 1500 era in vigore il calendario Giuliano, cioè di Giulio Cesare e questo creava problemi perché era all'epoca in ritardo rispetto alle stagioni e ciò provocava nei cristiani sconcerto nel fissare la data della loro festa principale, la Pasqua. Il tutto nasce più da una questione religiosa piuttosto che di cambiamenti climatici , come si discute oggi. Ci furono discussioni e studi, ma Papa Gregorio XIII si rese conto che la Pasqua, di quel passo, avrebbe finito per essere celebrata in estate. Decise quindi che era giunto il momento di affrontare la questione. Per riformare il calendario giuliano nominò una

commissione presieduta da personaggi e studiosi dell'epoca e nel 1582 il calendario gregoriano entrò in vigore il giorno dopo la pubblicazione della bolla papale: a giovedì 4 ottobre (giuliano) fece seguito venerdì 15 ottobre (gregoriano) in Italia ma anche in altri paesi. Questo riportò il calendario a un rapporto con il tempo più regolare nacque il calendario gregoriano in uso ancora oggi, non in tutto il mondo. Ci sono state ancora discussioni sugli anni bisestili, ecc.... ma comunque ormai tutto era cambiato.

Non è possibile che dopo 500 anni ci sia da rivedere il calendario piuttosto che fare tanti discorsi sulle stagioni ? Ovviamente il mio è un discorso da studiosa e non da ecologia, ma riflettete, gente, riflettete. E se invece che essere in luglio fossimo già ad Agosto, come dimostrano anche gli improvvisi temporali di caldo, che chi conosce il mare sa che sono propri di quel mese ?

Ve la vendo così, qualcuno ci farà una risata, io no .

Non prendermi per matta !!!

Un caro saluto

Lilla

COMMENTO

Ma i nostri lettori sanno come la penso, la pensiamo, nell'ultimo Blog n. 12 ho fatto una classifica delle ere geologiche e dei fenomeni più in vista accaduti in questi periodi (milioni di anni), con buon senso realistico si intuiscono quanti cambiamenti climatici sono avvenuti e i danni che la terra ha subito tra invasione di acqua, desertificazione, inquinamento atmosferico della natura, dagli oceani alle catene orografiche.

Questa tua osservazione e storia sul calendario da giuliano a gregoriano non l'avevo in mente, è corretta, non si può mistificare

la storia della Terra quando sappiamo bene che al 2050 le previsioni scientifiche (IIT) danno un aumento di 1° , 1° e 1/2 di temperatura. (dl)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

IL GAS DELL'ADRIATICO LO LASCIAMO AI CROATI ?

Una domanda alla quale non trovo risposta: in Adriatico esiste un enorme campo di gas.

L'adriatico è diviso in due da Nord a Sud: metà Italiana e metà dei Paesi costieri della ex Jugoslavia.

I nostri pozzi sono stati chiusi anni fa e non si sa perché (perché conviene pagare miliardi alla Russia perché ci mandi il suo ??)

Bene: la Croazia si ciuccia allegramente il campo di gas sotto l'Adriatico e noi invece li manteniamo chiusi e andiamo a fare accordi in Algeria, in Africa e a casa del diavolo, sempre pagando.... e quello sotto i nostri piedi lo lasciamo tutto ai Croati?

Dov'è la logica?

Claudio Franconi

COMMENTO

L'ultima notizia sicura è che la SNAM compra un secondo rigassificatore con una capacità massima di stoccaggio di circa 170mila metri cubi di stoccaggio di gas naturale liquefatto e con una capacità di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi l'anno.

L'obiettivo è quello di avere una indipendenza di gas prodotto in Italia, infatti secondo la SNAM potrà essere posizionata nell'alto Adriatico al largo della costa di Ravenna, dove , a quanto ci dicono, non mancano questi mostri in un mare , forse un lago, profondo non oltre 70 metri. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

I MARITTIMI STANNO SCAPPANDO, E ALLORA... "CATTURIAMOLI"

Nasce a Livorno ma viene assorbita a Genova una iniziativa per la preparazione della gente di mare



Cosulich investe in formazione marittima: rilevato il 90% di GDM -Gente di Mare (da redazione ShippingItaly 25 luglio) 2022

Il gruppo Fratelli Cosulich acquista la società Gdm-Gente di Mare con base a Livorno che è il primo centro (in Italia) di formazione obbligatoria per marittimi della Regione Toscana per i corsi e le certificazioni dell'IMO STCW 95 e altri certificati.

COMMENTO

Un passo importante in un paese che è disseminato di centri di addestramento,, Accademie di marina mercantile, Istituti Tecnici Superiori, Istituti Nautici ITS, Moduli di allineamento, una concorrenza quasi spietata, centri di addestramento e certificazione cui hanno investito fiumi di denaro fior di armatori da Trieste a Venezia, a Gaeta, Castelvolturmo, Catania, Università Genova, Napoli ... E poi cosa vuol dire obbligatoria da parte della Regione Toscana? Chi paga? Il candidato allievo

oppure l'armatore, ? Non sono questioni da poco. E i marittimi dei paesi UE imbarcati su navi italiane potranno accedere a questa società toscana oggi del gruppo Cosulich ? E i ministeri stanno a guardare, già, ma quali ? (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE RIFLESSIONI DA TRIESTE DI UN CARO AMICO

NUOVA DIGA DI GENOVA: si aprono le acque?

Ma un porto gigantesco, una diga costosissima senza, sulla costa, una centrale termoelettrica, fabbriche e produzione per esportare prodotti ad alto valore aggiunto,

A CHI FA COMODO?

Il 17/07/2022 15:03, ing. Giorgio Marega da Trieste ha scritto:

Guardavo dalla cupola della Lanterna "quel mare scuro che non si ferma mai" nel Sole abbacinante di un Ottobre in cui consegnammo una umile quanto efficace opera, il sistema parafulmine e tutte le piccole grandi "stregonerie" che consentono all'elettronica di sopravvivere a campi elettromagnetici della potenza superiore alcuni milioni di volte quella cui sono capaci di lavorare. Dichiarando un tabù con la forza del dialetto triestino "QUANO SE Pol xe DE FAR SENZA ROBE ELETTRONICHE E LE SOLUZIONI Xe QUESTE ALTRE". E, per raggiungere il successo, fu fatto un bagno di umiltà nella scomoda tinozza della Scienza e della Tecnica che ti lava via quell'ottimismo del "cosa ci vuole", del "si trova in catalogo" "la norma lo impone", "basta legger in Internet", "abbiamo l'ordine, in qualche maniera BISOGNA FAR, INGEGNER!"

Poco dopo L'inaugurazione del ponte sopra il Polcevera che porta il nome di San Giorgio, usciva la notizia delle notizie, la nuova diga di Genova. Di ingegneria idraulica non capisco nulla, e della costruzione di opere portuali meno che meno. Ma quel Mare aperto che non si ferma mai lo avevo navigato, dato fondo all'ancora, e dopo "soli" 50 anni mi ricordo le lunghezze di catena che uscivano prima di toccare il fondo e la facilità di spedare l'ancora nel salparla. Un fondo "debole", anzi un PROFONDO DEBOLE cui dare un paio di lunghezze in più, "guai una libeccia e pronto sulla seconda ancora". Vaghi ricordi delle carte nautiche mi dicevano che si sarebbe incontrata una profondità di 35-50 metri, raggiungibile sì, ma di tutto rispetto. Brutta cosa aver ereditato da colleghi che non ci sono più esperienze e loro vecchi libri, fra sui un "Colombo" ristampa 1965. "prolungamento del molo Galliera e difesa del bacino V Fig. 4 pag. 415 - "Sezione dell'opera. Risalta che per un mare profondo 17 metri, (guarda caso la profondità di miglior compromesso fra economia dell'opera e pescaggio delle navi esistenti e previste) la scogliera di base era lunga una settantina di metri, un rapporto uno a 4, con la profondità.

Brutta cosa essere ingegnere tecnico perché la prima cosa che, nell'alberghetto che guarda il varco di S. Benigno, questo canuto ingegnere si domanda è: "proporzionalità lineare o quadratica? " Quadratica o

almeno esponente 1,6 ad essere sparagnini" Ne viene una base di 200 e passa metri di larghezza, alta 10 metri, un muraglione di cassoni cellulari largo 25 metri, alto 30 metri. Si fa.

Non ho mai visto il progetto, ma lo trovo una opera ambiziosa e come tutte le opere ambiziose soggetta a rischi, in prima economici. In questi tempi incerti in cui diedi allora, 2020, un incremento del prezzo del gasolio del 20% e incerti della costruzione del 30%, sospettando una valutazione "imprudente al ribasso per avere i numeri a cominciare l'opera, poi si aggiusta con gli extra". Ma il 30% è un miliardo di Euro. A tirarlo fuori da dove che l'Europa NON ha più produzioni strategiche da esportare e TUTTO da importare comprese le punte di trapano e le lamiere, i motori DIESEL per ragioni di economicità operativa per chiatte, mezzi operativi e il taxi che porta l'ingegnere da Principe al Cantiere a Cornigliano per dirla vicina?

Ma ci siamo che l'indotto per un lavoro del genere, come officine di riparazione, di pezzi su misura, di rappezzati di benne ha un "parco specialisti" dai 60 anni ai 73 anni che sanno legger e i disegni redatti con lo stile della Ansaldo e oggi è un grande impegno per il tornitore "tradurre" un su misura nel pezzo finito?

So che Genova ha avuto un bagno di ottimismo nella ricostruzione del Ponte sul Polcevera. Ma vediamo che ha usato una tecnologia vincente e usuale nelle dimensioni e nei metodi: la lamiera saldata e la costruzione navale. In un'opera dove nessuno ha domandato il prezzo, se vogliamo "modesto in proporzione alla necessità e all'urgenza" Per Genovesi e per chi ci gravita intorno.

Ma un porto gigantesco, una diga costosissima senza sulla costa una centrale termoelettrica, fabbriche e produzione per esportare prodotti ad alto valore aggiunto, A CHI FA COMODO?

Penso, da professionista, che la battuta di arresto sia dovuta a voli pindarici di "decisori", non li chiamo politici, che hanno difficoltà ad interfacciarsi con la vita reale e con i tecnici dei piccoli prolemi. E che non si sono mai trovati un perno dello scavatore perso nel fango e che blocca 40 operai in attesa che l'ingegnere responsabile si faccia 870 chilometri e 5 caffè a

ritornare con il ricambio, costo 50 Euro e riprendere il lunedì dopo il lavoro saltando 3 date di calendario.

IO SI.

Giorgio Marega

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

LE UNITÀ DI SUPPORTO LOGISTICO COSTRUITE DA FINCANTIERI

TAGLIO LAMIERA PER LA SECONDA UNITÀ LSS PER LA MARINA MILITARE

La nave sarà interamente costruita presso il cantiere di Castellammare di Stabia

Trieste, 20 luglio 2022 – La cerimonia di taglio lamiera della seconda unità di supporto logistico (LSS, ovvero Logistic Support Ship) destinata alla Marina Militare, nell’ambito di un programma che ne prevede anche una terza, si è svolta oggi presso il cantiere di Castellammare di Stabia, dove la nave sarà interamente costruita e consegnata nel 2025.

Il contratto ha un valore di circa 410 milioni di euro compreso il sistema di combattimento.

Nell’ambito del programma pluriennale per la tutela della capacità marittima della Difesa (la cosiddetta “Legge navale”) Fincantieri sta attualmente realizzando sette pattugliatori polivalenti d’altura (PPA) – il primo, “Thaon di Ravel”, è stato consegnato a marzo – e l’unità da trasporto e sbarco (LHD – Landing Helicopter Dock) “Trieste”. Inoltre, lo scorso anno il Gruppo ha consegnato la LSS “Vulcano”, varata proprio nel cantiere di

Il digitale con AcqueraPro sale a bordo dei grandi yacht

migliorando i processi operativi e gestionali

VENEZIA Nasce a Venezia la prima piattaforma per automatizzare procedure, ricerca posti barca, documentazione, ma anche per connettere i territori e le esperienze che questi territori possono fornire agli utilizzatori finali. La prima piattaforma digitale consentirà agli yacht di navigare, inizialmente in Mediterraneo, azzerando i tempi delle procedure burocratiche e ai loro proprietari e ospiti di conoscere in tempo reale l'offerta di servizi e di esperienze esclusive di cui potranno giovare nei territori turistici, primo fra tutti quello italiano.

La piattaforma che è entrata ufficialmente in funzione in queste ore vanta circa 40 “ambasciatori”, ovvero 40 comandanti di yacht che hanno accettato di sperimentare a bordo il valore e le potenzialità di questa piattaforma online in grado di automatizzare le procedure (oggi tanto farraginose quanto inspiegabilmente diversificate) da ottemperare per entrare nei diversi porti; verificare la disponibilità di pontili ai quali ormeggiarsi, sapere con un solo clic quanto il “soggiorno” nelle acque di quel dato porto turistico costerà.

La piattaforma, che è stata denominata AcqueraPro, dal nome dell'azienda Acquera (leader nel settore yacht) che l'ha progettata e messa in funzione è frutto di oltre dieci mesi di lavoro avviato dal gruppo Acquera di Venezia in collaborazione con un team di esperti informatici; alla base di tutto la volontà di seguire una rotta diametralmente opposta rispetto a quella che caratterizza in molti porti, anche italiani, il rapporto fra armatore e comandante di un mega yacht da un lato, l'agente marittimo che lo rappresenta dall'altro. E l'innovazione si sintetizza in una parola: trasparenza assoluta.

Utilizzando la piattaforma lo yacht è in grado di conoscere on-line, attraverso un port cost calculator, ogni dettaglio dei costi portuali che si troverà ad affrontare, disporrà dell'intera documentazione sulle procedure che potrà essere inviata tutta on-line e in parte già memorizzata e disponibile dal suo agente, conoscere per tempo la disponibilità e prenotare i posti barca.

La piattaforma si pone da un lato come acceleratore e agevolatore per il turismo di lusso, dall'altro come la chiave per far conoscere al mondo dello yachting e quindi alla clientela internazionale della fascia più alta del mercato turistico, tutte le opportunità ma specialmente le eccellenze dei territori.

Il progetto lanciato dal gruppo Acquera (che ovviamente in fase iniziale sarà strettamente connesso all'attività e ai servizi offerti dal gruppo stesso) segna comunque una mini-rivoluzione nel mercato dello yachting creando le premesse per una connessione diretta e sino a oggi impossibile, fra armatori, comandanti e territori.

“Il lancio di AqueraPro rappresenta l'inizio di un entusiasmante percorso che andrà a rivoluzionare – sottolinea Stefano Tositti, Ceo del gruppo Acquera – l'industria dello yachting apportando, innovazione, trasparenza e miglioramento dei processi operativi e gestionali. Sarà inoltre un elemento di ispirazione e di promozione delle eccellenze dei territori sia a livello di esperienze che di prodotti, focalizzati entrambi alla soddisfazione della clientela che utilizza queste prestigiose imbarcazioni”.

Barbara Gazzale

www.starcomunicazione.com

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Da sempre in mare, al servizio degli altri ,11.000 donne e uomini in divisa

157 ANNI FA NASCEVA IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA

ROMA Il 20 luglio, ricorreva il 157° anniversario della nascita delle Capitanerie di porto: un percorso iniziato a Firenze nel lontano 20 luglio del 1865, con il Regio Decreto a firma di Vittorio Emanuele II che sancì a tutti gli effetti l'istituzione del Corpo. L'esigenza di affidare a un'unica Amministrazione la disciplina delle attività della navigazione e dei porti richiese di unificare le capacità professionali dello Stato Maggiore dei porti e quelle dei Consoli di Marina: corpo militare il primo, con attribuzioni

di carattere essenzialmente tecnico; civile il secondo, con competenze principalmente amministrative. Una duplice connotazione che ancora oggi conferma le Capitanerie di porto - Guardia Costiera come un unicum nel panorama marittimo mondiale, in grado di far convergere l'anima tecnico amministrativa, che affonda le sue radici nella storia, con quella operativa e tecnologica, che permette al Corpo di proiettarsi sempre di più verso il futuro, per sostenere e proteggere i molteplici interessi che legano l'Italia al suo mare.

In occasione dell'anniversario, il Comandante Generale del Corpo, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone si è recato all'Altare della Patria, per deporre una corona di alloro presso il sacello del Milite Ignoto, luogo della memoria del Paese. L'Ammiraglio è stato accompagnato, nell'occasione, da tutti i Capi Reparto del Comando Generale del Corpo. Successivamente l'ammiraglio Carlone ha raggiunto la sede del Comando Generale, dove ad attenderlo c'era il personale militare schierato. Nel suo discorso di saluto si è rivolto idealmente a tutta la grande famiglia del Corpo, 11.000 donne e uomini in divisa: "Da quel lontano 20 luglio 1865, le Capitanerie di porto hanno compiuto dei progressi incredibili ma non hanno mai tolto lo sguardo dai riferimenti del loro agire quotidiano: i porti, il trasporto marittimo, la sicurezza della navigazione marittima e portuale, l'ecosistema marino. – ha sottolineato il Comandante Generale - Oggi le Capitanerie di porto sono una presenza diffusa e costante, rappresentano un'istituzione pronta, dinamica e professionalmente capace, sia da un punto di vista operativo che amministrativo e un solido punto di riferimento per il cluster marittimo e portuale."

I dati più significativi della Guardia Costiera

Alla cerimonia svolta a Roma si sono affiancati numerosi eventi realizzati presso i comandi regionali delle Capitanerie di porto, durante i quali sono stati condivisi, con il personale e le autorità, i principali risultati raggiunti durante lo scorso anno. Tra i dati più significativi: 1.529 eventi coordinati dal Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera e 6.000 persone soccorse tra bagnanti, diportisti, subacquei e marittimi, 22.233 migranti

soccorsi; l'innovazione tecnologica (800 immagini satellitari ricevute e gestite dal Corpo, 145 ore di volo per monitoraggio mediante telerilevamento e 45 inquinamenti ambientali individuati) l'attività ispettiva e di controllo (7.353 navi straniere approdate nei porti italiani, 1470 navi straniere ispezionate, 140 unità detenute); le missioni ambientali e la vigilanza sulle aree marine protette (2.211 illeciti accertati e 800 soggetti segnalati alla Autorità giudiziaria, 930.000 mq di aree di demanio marittimo restituite alla legalità); la tutela della filiera ittica e del consumatore (107.000 ispezioni, 481 tonnellate di prodotto ittico sequestrato, 4.448 illeciti riscontrati).

A testimonianza della grande sinergia che lega tutti coloro che vivono e lavorano per il mare, che si contraddistingue per la solidarietà e per le nobili e antiche motivazioni che esso continua a trasmettere, è stato dedicato un momento al conferimento della Medaglia di Bronzo al merito di Marina al Capitano di Lungo Corso Pietro Sinisi.

Nella motivazione della onorificenza, consegnata dal Comandante Generale su delega del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, si legge che “in occasione del naufragio della motonave Kilic, sulla quale si era sviluppato un incendio di tale vastità da non poter essere domato dai sistemi di bordo, Sinisi al comando di Costa Luminosa ha supportato le operazioni di soccorso dimostrando elevata perizia e non comuni doti marinaresche, contribuendo al salvataggio degli 11 uomini d'equipaggio. Con il suo comportamento ha contribuito a dare lustro all'immagine della marineria italiana nel panorama istituzionale”.

LETTURE LIBRI LETTERE

SONO I BAMBINI LE CREATURE PIÙ VICINE A DIO

Ricordi del Paradiso di Wayne Dyer

Sono i bambini le creature più vicine a Dio. Certo di questa verità, Wayne Dyer ha invitato i genitori di tutto il mondo a chiedere ai propri figli che cosa si «ricordassero» del tempo in cui non erano ancora nati. La risposta a questo invito è stata travolgente, al punto che Dyer ha pensato di raccogliere in un libro le storie più belle e illuminanti in cui i bambini raccontano i loro ricordi precedenti la nascita. Sembra infatti che i neonati portino con sé la memoria del loro essere tutt'uno con il mondo dello spirito e riescano a testimoniare ai loro genitori. Parlano del loro dialogo con Dio, di come in qualche modo «scelgano» i propri genitori, di come raccontino dei familiari morti che hanno conosciuto nel mondo dello spirito, di come siano impregnati di quell'amor divino che è oltre l'esistenza fisica delle cose, di come possano decidere quando venire sulla terra.

Ricordi del paradiso è un libro straordinario di Wayne Dyer, padre del pensiero motivazionale, letto e amato in tutto il mondo.

ISBN: 1259920321 Casa Editrice: Corbaccio

Ernest Hemingway, scrittore per vocazione

«Avere un cuore da bambino non è una vergogna. È un onore. Un uomo deve comportarsi da uomo. Deve sempre combattere, preferibilmente e saggiamente, con le probabilità a suo favore, ma in caso di necessità deve combattere anche contro qualunque probabilità e senza preoccuparsi dell'esito. Deve seguire i propri usi e le proprie leggi tribali, e quando non può, deve accettare la punizione prevista da queste leggi. Ma non gli si deve dire come un rimprovero che ha conservato un cuore da bambino, un'onestà da bambino, una freschezza e una nobiltà da bambino.»

Non ci impiegano molto, i suoi insegnanti, a rendersi conto che Ernest ha un talento e un'inclinazione naturale per la letteratura: qui, tra i banchi di scuola, Hemingway scrive i suoi primi racconti; continuerà a farlo per tutta la vita.

(da Vero all'alba, 1959, E.H)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

La poetessa principessa di Nervi ci ha scritto

SOGNO E REALTA'

La poetessa di Nervi ci ha scritto, non è stata bene, ancora oggi ha i postumi di una brutta caduta in casa, per noi è una principessa , la nobiltà si misura dando un valore all'intelletto, alla cultura, al significato dell'esistenza. Noi non pubblichiamo poesie, la poetessa ne ha scritte tante, libri, ma questa nota personale ha significati particolari.

La mia vecchia carretta bianca nella quale è rimasto ancora un po' d fiato nei polmoni, oggi mi deve portare al mo paese.

Lascerà indietro il mare, le barche, le sirene anrtifurto che rimbalzano nell'aria e sui terrazzi squarciando il silenzio.

Si inoltra timidamente sull'autostrada e subito, si stringe fra quei mostri sempre più grossi e rumorosi che le mettono ansia.

Lei si sente mortificata, insignificante, inadeguata.

E' la civiltà del progresso che puzza di inciviltà, di prepotenza e di scorrettezza

Decide di chiudersi in una bolla di sapone e di sognare.

M.M.S.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE FIABE DEL MONTE DI PORTOFINO

di **Annamaria "Lilla" Mariotti**

Non è facile scrivere fiabe e favole, intanto oltre il talento bisogna distinguere e scegliere questo genere di letteratura apparentemente per bambini , in realtà, per chi sa leggere e interpretare storie e sentimenti, per qualsiasi età.

Ho avuto il libro Le fiabe del monte di Portofino , editrice
Ultima spiaggia Genova-Ventotene, maggio 2022, € 15.90,
LibreriaUltimaSpiaggiaCamogli
libreriacamogli@hotmail.it.

La scrittrice Annamaria "Lilla " Mariotti non ha bisogno di presentazioni, i suoi libri li trovate anche all'estero tradotti, sono avvincenti perchè Lilla è stata ed ha vissuto in tutte quelle "capitali" dove l'uomo (e la donna) hanno lasciato un segno di lotte e di commerci, dalle baleniere di Nantucket ai pirati e alle piratesse che infestavano i Tropici, dall'isola di Tristan da Cunha ai Fari più importanti del mappamondo che la Mariotti ha classificato geograficamente fornendo un' analisi storica dei posti e dei paesi in volumi formato gigante con abbondanza di fotografie e di notizie.

Questa volta Lilla , che è di Camogli e quindi alle spalle ha il Monte , scegliendo le fiabe, si rivolge ai bambini. Lei avrebbe con la sua esperienza potuto scrivere un giallo letterario di uno dei posti più incantevoli del nostro paese, tanto che ancora non si è sciolto il nodo se è lo Stato o la Regione che gestirano il Monte o Parco nel frattempo allargato verso la riviera di levante.

Scegliendo la fiaba, che ha un forte accento morale tra i suoi personaggi, Lilla che conosce molto bene il Monte non è andata a cercare Cappuccetto Rosso, Biancaneve, Haensel e Gretel , storie popolari che andranno a lieto fine. Nel suo Monte, come vuole la fiaba, i capitoli sono ricchi di fantasia, il mare è il palcoscenico, e non possono mancare sirene, principi e pirati, ma anche un episodio che ha del prodigioso e realistico insieme.

Io vorrei aggiungere che tra i bambini che leggeranno o che qualcuno leggerà loro le fiabe del Monte, c'ero anch'io, tanti anni fa, e poi da adolescente l'ho percorso in solitario tra gli scoiattoli che mi spiavano . Ricordo che avevo 8 anni, stavo male ed ero a letto., A tenermi compagnia c'era il vecchio barbiere del villaggio , di quelli ,che,oltre a barba e capelli, riparavano

anche orologi, questo anziano signore mi leggeva i fratelli Grimm . Ma non era una storia immaginaria. Era da poco finita la guerra.

Con le illustrazioni di **Paola Danovaro** , suggestive e colorate , la Mariotti immagina che sul monte c'era un piccolo regno e sotto lo sperone roccioso che scende a Punta Chiappa c'erano a livello del mare comunità di pescatori, dove avvengono nella piccola chiesa fenomeni paranormali, con il Cristo che tende un braccio... verso la donna che ha perso il suo uomo. E infine il gigante addormentato (è esistito in una frazione del Monte) buono quanto dovrebbero essere i bambini, e poi il pirata Dragut, che Lilla ha conosciuto in un altro periodo , feroce pirata che ha fatto una brutta fine a Malta. Pare che il feroce Dragutsi sia avventurato tra le grotte accanto a Punta Chiappa a cercare il tesoro, quel tesoro che nella fiaba la gente del Monte ha capito esseere esseere in una grotta.

Tant'è come poteva mancare un pirata in una delle tante storie del libro ? Fino ai giorni nostri ,la Mariottirispovera una storia vera di cronaca e di incantesimo , che coinvolge marito moglie e due figli sorpresi da un violento temporale sulla strada che da Ruta porta a Rapallo , e loro trovano un albergo che si apre alla loro vita e il racconto continua. Un libro da regalare a bambini e adulti, ti fa ricordare episodi della tua vita che ritornano con l'età, ti sorprendono , ma allora ... c'eri anche tu? (DL)

AMBIENTE E ORGANIZZAZIONE

ANDIAMO A VISITARE L'ISOLA DI PROCIDA, CAPITALE DELLA CUTURA

Alcune immagini di una splendida isola

Non è tutto oro ciò che luccica: la cultura che isola e non
accoglie

Dai nostri inviati nella capitale della cultura





Procida capitale della Cultura per il 2022

PROCIDA Le bellezze di Procida le descrive, sempre, immutabilmente, lei stessa; non serve parlarne o descriverle. Ci ha già pensato la Storia, la vera Storia, nel cui libro immortale sono inclusi i sospiri dei suoi marinai, i canti dei pescatori, la brezza del

maestrale e il fragore della risacca sulle sue spiagge, insieme ai nomi di tutti i procidani di ogni estrazione, che, in ogni tempo, hanno dato lustro, anche con la loro vita, non solo all'isola, ma anche alla Nazione.

Nelle attuali celebrazioni per la nomina di Procida a capitale della cultura per l'anno 2022, nessuno dice, perché sconveniente, che l'aurea immagine storico culturale dell'isola, corre il rischio di essere oscurata o danneggiata dai deplorevoli comportamenti incontrollati di una parte, seppur minima, di alcuni cittadini e dalla esagerata montatura mediatica, sotto la regia di personaggi forse di alta statura culturale (e politica) estranei all'isola ed esperti in fictions e spot pubblicitari, che stanno rendendo l'evento simile ad una artefatta rappresentazione teatrale e cinematografica, con l'aiuto dei media e con il coinvolgimento entusiasta di troppo pochi, ingenui patrioti isolani di ogni estrazione.

Di come si sono svolte, fino ad oggi, le celebrazioni della Capitale della cultura ce ne dà un'idea, e non è la prima volta, il Corriere del Mezzogiorno (Corriere della Sera). ma anche un procidano DOC, storico conclamato e scrittore di fama internazionale, il dott. Giacomo Retaggio. Pubblichiamo una sintesi di un servizio del Corriere sull'evento Procida capitale della cultura, e poi il commento del dottor Retaggio.

Dai dibattiti del Corriere

Corriere della Sera Corriere del mezzogiorno/Cronaca Procida, poca accoglienza: così la cultura «isola» Prezzi raddoppiati, B&B improvvisati, mancano le toilette ed è impossibile trovare un programma

di Carmine Festa

Caro direttore, permettimi di aggiungere qualche considerazione alla tua riflessione su Procida capitale italiana della cultura 2022. Quando sono sbarcato sull'isola pochi giorni fa ero curioso di trovare risposte all'unica domanda che ha preceduto la lunga vigilia dell'evento.

Ovvero: Procida Capitale stravolgerà il sentiment che tutti noi che la frequentiamo abbiamo apprezzato negli anni? Procida isola tranquilla, defilata, alla mano, per famiglie silenziose e ragazzi in bicicletta che non scalpitano andare in discoteca. Lontana dagli sfarzi capresi e dalla movida ischitana.

Ebbene la prima impressione era stata abbastanza positiva. Tranne qualche bandierina rosa o gialla con il claim «la cultura non isola» tutto mi era sembrato uguale. Ma è bastato qualche attimo per capire che mi sbagliavo e la mutazione era già purtroppo in atto.

Iniziamo dai prezzi. Aumentati tutti e qualche volta raddoppiati. Passiamo alla ricettività: non degna di una «capitale», anche se il titolo è temporaneo.... È successo, infatti che i visitatori delusi dall'alloggio annunciato sul web sono stati costretti a ricorrere a una sistemazione adeguata nei pochi alberghi dell'isola. E qui si registra un paradosso. L'offerta di stanze, case e casette, e soprattutto di B&B dell'ultim'ora è stata così sovrabbondante e low cost da incrinare le aspettative legittime degli albergatori che non hanno registrato l'atteso boom di arrivi. Anzi. Qualcuno è meno pieno dell'anno scorso. Gli alberghi, però, sono in seconda battuta diventati un tetto sicuro e decente per gli ospiti che si erano imbattuti in inospitali stanze e circostanze.

Ancora sul versante dell'accoglienza. Procida negli anni è già stata a suo modo capitale di una cultura altra. Delle coppie conviventi e

non sposate come racconta lo storico Giovanni Romeo nel bel saggio «L'isola ribelle» pubblicato da Laterza di cui proprio il Corriere del Mezzogiorno ha dato conto alla sua uscita. Per le giovani coppie dell'isola di Arturo trovare un alloggio da affittare è diventata adesso una missione impossibile.

E veniamo ai servizi. Ottimo quello dei bus gratis, naturalmente spesso troppo pieni. Di bagni pubblici nemmeno l'ombra. I turisti più anziani e affaticati hanno trovato però conforto nelle famose casette colorate dei procidani che con grande elasticità ed accoglienza genuina, questa sì, hanno aperto le loro porte ai turisti in difficoltà sopperendo all'impreparazione dell'organizzazione. Sono stati loro a offrire un gabinetto a chi arriva affannato alla soglia di palazzo D'Avalos o alla Basilica di San Michele Arcangelo. Sistemare bagni chimici sarebbe stata una impresa impossibile per una Capitale?

L'ultima annotazione è sul programma. Trovarlo è una caccia al tesoro. Inutile chiedere ai tassisti. Neppure loro lo conoscono. Mi sarei aspettato l'isola tappezzata di manifesti con le cose da vedere e da fare. Niente. Ma c'è di più. I pochi fortunati che lo trovano devono scorrerlo per temi e non per date. Sarebbe stato molto più agevole anche se banale il vecchio criterio cronologico. Troppo facile. Forse la cultura ha bisogno di complessità. Ma così isola. Non accoglie. 15 luglio 2022

Riflessioni del dott. Giacomo Retaggio su facebook il 4 aprile 2022

Mi rendo conto che la nostra bella isoletta è piuttosto stravolta dagli avvenimenti di questa settimana. Ma quelli che sono più storditi sono i Procidani che vedono sconvolto il loro modo di vivere e di essere. Amici miei ci vuole pazienza, molta pazienza. Non si diventa capitale della cultura come se fosse un fatto normale e di tutti i giorni: un certo grado di disagio bisogna pur averlo. Non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca.

E poi non bisogna dimenticare che sull'isola calerà (è proprio il caso di dirlo! il presidente Mattarella. E' un onore immenso, ma anche una notevole responsabilità. La situazione internazionale in modo particolare impone criteri di protezione eccezionali. E' per questo che si dispiegherà un enorme apparato di sicurezza. Per una volta tanto dobbiamo accettare di buon grado delle limitazioni e dei sacrifici al nostro modo di agire.

Se c'è da fare qualche recriminazione non è per questo, ma per altre manchevolezze che traggono la loro ragion d'essere nel modo sbagliato con cui è stata condotta tutta l'operazione "Procida capitale".

Ma questo lo abbiamo già evidenziato. In effetti tutto è passato e passerà sulla testa dei Procidani senza il benché minimo loro coinvolgimento. Sento lamentele in tal senso da più parti. A cominciare dal libro di "Repubblica", che ha ignorato qualsiasi elemento locale ad altre mancanze più meno evidenti. Tutta la Settimana Santa procidana (uno dei punti di forza della cultura nostrana) è stata ignorata. Una minima riflessione sul Cristo morto si poteva organizzare e mettere in atto, ma non è stata fatta! Così come per la processione del Venerdì Santo. E' tutto un bagaglio culturale che è stato ignorato perché alla stesura del programma non

ha partecipato nessun procidano. **Che volete che sappia delle cose isolate una persona, sia pur rispettabile, che viene da fuori e che fino a pochi mesi fa probabilmente non sapeva neanche Procida dove fosse? Dovevano essere gli elementi locali ad imbeccarlo, a consigliarlo, a metterlo in guardia.** Ma questo non è stato fatto e adesso cosa vogliamo? Possiamo solo lamentarci e pregare il Padre Eterno che tutto vada nel migliore dei modi. Perché i tempi che viviamo sono tempi bui, tristi. luttuosi, da nuovo Medio Evo.

(dai nostri inviati MGN e FI)

FINE