

**CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA
E DI MARE...Blog...20 settembre 2022**

www.deciolucano.it

Nucleare e risorse verdi

Nelle pagine interne Storia della Marineria [Passeggeri Italiana](#)

**Perchè non si scrive che l'Ucraina era il granaio dell'URSS.?
Che ha pagato con lo sterminio la sua disobbedienza al regime**

Nel 1932 in Ucraina vivevano circa 33 milioni di persone ed era considerata la fonte di grano del regime sovietico che non riusciva a portare a termine i piani quinquennali. Il regime decise , visto che anche allora la popolazione ucraina prevalentemente agricola non accettava la collettivizzazione, di punire la popolazione creando un enorme ghetto , impedendole di cogliere il raccolto della terra, sottoponendo le persone a dure sanzioni, che degenerarono in carestie , arresti, deportazioni di massa. Per farla breve le vittime furono nel 1932/3 , secondo gli archivi di stato, accessibili solo oggi, da 4 a 6 milioni. La storia dell'URSS, e il massacro ucraino, non la cita oggi nessuno. Perchè? Non siamo democratici e progressisti come recita lo slogan di un partito?

○*○*○*○*○*○*○*○

LA NATURA E L'UOMO IN ITALIA, le schifezze chimiche che immettiamo nell'aria dando la colpa al cambiamento climatico

LE EMERGENZE IDROGEOLOGICHE E AMBIENTALI CHE SI TRASFORMANO IN NUBIFRAGI

di Silvestro Sannino

Caro Decio, non voglio rubarti tempo prezioso, ma con molta serenità mi pare che non è solo una questione di filosofi:

in occasione del nubifragio nelle Marche ho sentito un giornalista, volto noto, che spiegava con sicumera la causa dell'accaduto. Poi si sono aggiunti il Tozzi-sempre presente a parlare di dissesto idrogeologico, seguito in buona compagnia da tale Edoardo Ferrara, fisico nucleare che si occupa delle previsioni di 3d che spiega con una tautologia il tempo nello specifico caso. Nessuno di questi, penso conosca la curva di tensione del vapore saturo! Solo Paolo Sottocorona è cauto nel presentare certe situazioni ma lui ha alle spalle 20 anni di servizio meteo nell'Aeronautica Militare. Eppure anche lui alla fine addebita dei fatti singolari ai cambiamenti climatici che sono diventati la bandiera anche di alcuni politici nella tenzone elettorale etc. etc. Non ho però sentito alcun parere dell'aeronautica militare (CNMCA) sull'argomento.

Ricordo a te, che sei sensibile al tema, che la temperatura media planetaria è aumentata di poco più di 1° C da un secolo e mezzo e che la concentrazione di anidride carbonica aumenta con tasso regolare. E quindi come si spiegano i fenomeni intensi ma molto locali? Già una tromba d'aria (per non parlare di tornadi o di tempeste tropicali che da noi sono assenti ma che hanno caratteristiche chiare) sono difficili a prevedere, anzi impossibili a qualche giorno.

2

Quindi l'attenzione sulle cause va rivolta altrove, ad esempio sulle schifezze chimiche che immettiamo nell'aria; ma questo comporta

studi impegnativi e dà fastidio a troppi che quando si parla di scienza mostrano l'orticaria.

A proposito di scienza adesso, grazie ad una guerra assurda, in tutti i sensi, molti italiani dovranno imparare a fare "l'acqua calda" nonostante il patrimonio scientifico lasciato in eredità da tale Piero Angela noto come il "grande divulgatore scientifico (italiano), sic"! A proposito chiedo come mai per la scienza ci sia voluto un grande divulgatore scientifico mentre per altri settori (letteratura, economia, agricoltura, filosofia etc.) non si sono avuti i relativi grandi divulgatori? E per finire che parentela vi è tra un Piero Angela e ad esempio un Bertrand Russel ? Non credo che in Italia vi siano molti soggetti in grado di fornire adeguate risposte.

Con grande e fraterno affetto

Silvestro Sannino



UNA STRANA NEBBIA:

il tragico epilogo della Moby Prince, nella relazione della Commissione d'inchiesta parlamentare

Pubblichiamo quanto risulta dalla relazione ufficiale, senza preconcetti o accuse verso persone e istituzioni, con il parere autorevole del comandante Tobia Costagliola.

Caro Decio, ti ringrazio per il tuo messaggio con l'allegato. Questo evento così tragico é ancora tutto da riscrivere ,ne abbiamo scritto "ad abundantiam", tu per prima, a partire dagli anni '90 e, poi, insieme a me , negli ultimi 10 anni .

La vera storia, l'abbiamo raccontata alla luce delle conoscenze a nostra disposizione, tra cui non è trascurabile la nostra mera "deformazione" professionale di "ex marittimi" gradualmente arricchita dalla documentazione scaturita dalle varie inchieste e commissioni. Né più né meno le stesse "carte" che hanno consentito a Federico Zatti, una perla rara del nostro giornalismo, di scrivere "Una strana nebbia" in cui lui ha intravisto ciò che tanti suoi colleghi, solo animati dallo smodato desiderio di " scoop" non hanno visto pur avendo la stessa possibilità di leggere i dossiers e ragionarci sopra.

Salvo tua diversa opinione, propongo di salvare il testo da te preparato e farlo seguire dal mio testo generato dalle ultime notizie.

Tobia Costagliola

UNA STRANA NEBBIA

Il caso Moby Prince dopo 30 anni riemergono molte verità
Il libro di Federico Zatti edizioni Mondadori , aprile 2021, Una strana nebbia. Le domande ancora aperte sulla tragedia Moby Prince (davanti a Livorno) è da rileggere perchè come dice il sottotitolo alle domande di allora e degli ultimi tempi ci sono molte risposte. Un dossier ricavato dai tanti documenti che emergono.

> Sono passati trent'anni da quella che ancora oggi rimane la più grande tragedia della nostra marina civile. La sera del 10 aprile 1991 il traghetto di linea "Moby Prince", in partenza dal

porto di Livorno e diretto a Olbia, entrò in rotta di collisione con la petroliera "Agip Abruzzo", all'ancora in rada, sfondandone la fiancata di dritta e provocando un incendio in cui persero la vita centoquaranta persone. La causa dell'incidente venne attribuita fin da subito a un errore del comandante della "Moby Prince", morto nel disastro, e a una fitta nebbia improvvisa. Ma sulla plancia del traghetto quella sera c'era Ugo Chessa, uno dei migliori comandanti in circolazione, e la visibilità era buona. I soccorsi furono tardivi, ma quando i pompieri riuscirono finalmente a domare le fiamme e a salire sulla "Moby Prince" trovarono quasi tutti i corpi dei passeggeri riuniti al centro della nave: molti avevano le valigie con loro e indossavano il giubbotto di salvataggio, pronti ad affrontare l'emergenza. Ma com'è possibile? Non doveva trattarsi di un incidente che aveva colto tutti di sorpresa? Evidentemente no. Nel 2006 la procura di Livorno decise di riaprire le indagini in seguito alle richieste del legale dei figli del comandante Chessa, senza raggiungere però dei risultati concreti. Grazie alla caparbia dei familiari delle vittime e alla sensibilità di alcune figure istituzionali, il 22 luglio 2015 nacque la commissione parlamentare d'inchiesta sulla "Moby Prince", la cui relazione finale ha smontato molte delle verità sedimentate in anni di processi e posto nuovi e inquietanti interrogativi. Partendo da qui, Federico Zatti ricostruisce con dovizia di particolari quanto accaduto quella notte, ma ora la documentazione resa disponibile accusa istituzioni e uomini che volenti o no hanno mentito. (DL)

Ancora Moby Prince, 31 anni dopo

5

Il 30 aprile scorso ricorreva l'anniversario della tragedia, ancora viva nella nostra memoria, in cui persero la vita 140 persone con un solo superstite. E ogni anno, in questa triste

ricorrenza, la stampa e i mass media in genere, con tanto sadismo, superficialità e approssimazione, anticipano ulteriori presunte e inconcludenti rivelazioni che” finalmente, potranno far luce sulla verità”.

Quest’anno, invece, a 5 mesi dall’ultimo anniversario e, a 31 anni dall’avvenimento, in piena campagna elettorale, viene annunciato dal solito politico a cui nel nostro paese si è soliti dare la presidenza di una commissione di inchiesta, senza averne alcuna conoscenza e competenza, la notizia “bomba” che “La collisione fu causata da una terza nave”. Un respiro di sollievo per tutti, dunque! Crollano, così, tutte le fantasticherie di bombe, complotti, manovre Nato o invasione di alieni... Ma vediamo le dichiarazioni di Andrea Romano, presidente della Commissione parlamentare dell’inchiesta, iniziata soltanto il 13 luglio 2021, che nei giorni scorsi, come vedremo, ha dovuto presentare la relazione conclusiva, ovviamente approvata all’unanimità. Ecco uno stralcio dalle dichiarazioni dell’onorevole riportate dall’agenzia ANSA e da tutte le testate nazionali:

«La Moby Prince è andata a collidere con la petroliera Agip Abruzzo per colpa della presenza di una terza nave, comparsa improvvisamente davanti al traghetto, che provocò una virata a sinistra che ha poi determinato l’incidente. Purtroppo questa nave non è ancora stata identificata con certezza.» (nдр: ma dopo 30 anni esiste ancora?).

«Siamo arrivati alla conclusione che le condizioni di visibilità, la sera della collisione, fossero buone, se non ottime, con vento di brezza e mare calmo. Inoltre abbiamo accertato, senza ombra di dubbio, grazie a studi scientifici (sic!) eseguiti in

6

modo approfondito, che la petroliera Agip Abruzzo, contro la quale andò a collidere il traghetto Moby Prince, si trovava ancorata in rada, in una zona dove, invece, c’era il divieto di

ancoraggio». (n.d.r.: è questa una valida spiegazione dell'evento, sia dal punto di vista nautico, scientifico e legale?).

“Eni, che è una grandissima società ed è un vanto nazionale, forse sapeva che Agip Abruzzo si trovava dove non doveva essere, forse sapeva anche del black out o del vapore e perfino che forse era coinvolta in attività di bunkeraggio clandestino: noi abbiamo chiesto i materiali delle inchieste interne ma non li abbiamo avuti. Spero che chi lo farà in futuro sia più fortunato di noi. Quei documenti per i quali rinnovo l'appello a renderli pubblici possono contribuire a scrivere un altro pezzo importante di verità di quella tragica notte”.

“L'esplosione si produsse subito dopo la collisione ma non abbiamo ancora risposte esaustive sulla presenza di tracce contaminate trovate a bordo per le quali sarebbero serviti ulteriori accertamenti che però non abbiamo potuto fare perché abbiamo terminato le indagini con la fine della legislatura in vista delle prossime elezioni.”

“La commissione d'inchiesta sulla tragedia del Moby Prince, che, lo ricordo, è stata la più grande catastrofe della marineria civile italiana. La relazione approvata all'unanimità non è un risultato banale, anche se siamo in campagna elettorale, ma dimostra che sulla necessità di fare chiarezza su determinate questioni non ci si può dividere”.

Qualche commento sulle “clamorose” conclusioni della seconda commissione parlamentare d'inchiesta diretta da Andrea Romano

Mio primo commento a caldo: che cosa c'è di nuovo in queste notizie? Nulla! Si tratta di una diversa lettura o nuova interpretazione di elementi e fatti già evidenziati e forse sottovalutati negli ultimi trent'anni; ma qualcuno parla anche

di depistaggi. Ovviamente, su queste dichiarazioni si è subito scatenata la stampa che, mentre prendeva atto che, gran parte dei fantasiosi scenari “immaginati“ negli ultimi trent’anni, sono svaniti e che si profila, all’orizzonte, l’auspicata riabilitazione del Comandante per cui il defunto figlio Angelo e tutta la famiglia si sono battuti e si stanno ancora battendo insieme all’associazione “Io sono 141”. Solo grazie all’insistenza ed alla tenacia dei familiari delle vittime, è stato possibile, con quest’ultima commissione d’inchiesta, aprire un piccolo squarcio di verità e messo dei tasselli per ricomporre il puzzle. Luchino Chessa, figlio del comandante Chessa ha dichiarato: “E’ la prima volta che sono solo, sento un vuoto terribile (ndr. dopo la recente morte del fratello Angelo). Voi, politici virtuosi, avete fatto un lavoro bellissimo, avete aperto uno squarcio di verità e messo dei tasselli per ricomporre il puzzle”. Certo, ha proseguito, “la mancanza dell’esplosione ci fa cadere un castello. Dobbiamo capire chi è che ha depistato finora”. Nicola Rosetti, dell’Associazione “Io sono 141”: “Mancano due persone importanti, proprio quelle che ci hanno insegnato come si rispettano le istituzioni anche quando le istituzioni non rispettano noi. Bisogna ancora andare avanti per capire chi ha depistato, probabilmente dei pezzi dello Stato. Siamo vicini alla fine ma tanto rammarico per la fine della legislatura che ha fatto chiudere anzitempo la commissione" (Cfr. Federico Zatti Rai News).

Ancora: molto suggestiva l’immagine della terza nave che si pianta, improvvisamente, davanti al Moby (così è stato detto e scritto). Perché non crederci? Senza poter ascoltare la versione del comandante defunto, ammettiamo che sia andata così. Ci

giunge in aiuto, da Livorno, Marco Gasperetti del Corriere della Sera, che vedo per la prima volta interessarsi a questo tipo di vicende (in verità, io mi ero abituato all'editorialista Marco Imarisio, ma lui, quanto ne sa?): “Adesso la verità è davvero all'orizzonte. E trentuno anni dopo la strage, i 140 morti del Moby prince e i loro familiari possono sperare di avere giustizia. A provocare il disastro del traghetto che alle 22.03 del 10 aprile 1991 finì contro la petroliera dell'Eni Agip Abruzzo, non furono bombe, avarie, manomissioni, nebbia o errori dell'equipaggio, come fino ad oggi si era raccontato, ma una terza nave, forse un peschereccio d'altura somalo, che il Moby si trovò improvvisamente davanti alla prua. Per evitare la collisione, il traghetto fu costretto ad una drammatica manovra e finì contro la petroliera Agip Abruzzo ancorata in posizione irregolare, con le luci spente e avvolta da una nuvola di vapore acqueo provocata da un'avaria”.

La nave o peschereccio che compare all'improvviso
Commento del sottoscritto "avvocato del diavolo": si può
obiettivamente ritenere che quanto sopra riportato possa essere
la chiave di soluzione per questa “ancora misteriosa” tragedia?
Ma c'è ancora tanta ingenuità a questo mondo? Mi permetto di parlare da ex capitano, ex manovratore ed ex ecc. ecc. Non mi è mai capitato, con buona visibilità, di trovarmi, improvvisamente, davanti alla prua, una nave o un peschereccio. Potrebbe capitare solo a chi dorme e si sveglia, all'improvviso, giusto in tempo per reagire o per “morire”.

Ma su una nave, in quelle condizioni, non c'è solo una persona ma ,almeno, un ufficiale di guardia e il Comandante e qualche vedetta, o no? Ma non può essere il nostro caso. Il mio esempio potrebbe forse calzare con il caso di un navigatore solitario,

magari su un catamarano, morto di sonno, che si sveglia all'improvviso....

Qualcuno potrebbe anche pensare che questo può accadere, normalmente in caso di nebbia e, allora, in questa ipotesi, allo svanire della nebbia, potrebbe apparire all'improvviso, una nave davanti alla prua. Ma neanche questo mi pare sia il nostro caso. La presenza e l'uso di uno o più radar dovrebbe prevenire questa eventualità. Posso affermare con cognizione di causa che provetti capitani e marinai, sugli antichi velieri, riuscivano a scongiurare simili abbordi in mare, in tempo di nebbia, già quando il termine "radar" era ancora sconosciuto.

Ma continuando a supporre che sia vera la presenza di questa nave. Ne consegue che il comandante Chessa abbia abilmente manovrato per scansarla e c'è riuscito.

Però questa nave si è volatilizzata (o affondata? Bisognava chiederlo all'Amm. Albanese o al Cap.de Falco che era già lì in quel tempo ...) Tuttavia, l'accostata necessaria per scansarla ha, a sua volta, distolto la Moby dalla rotta originale, al punto da farne incastrare la prora nella cisterna n.7 della petroliera, innescando così il tremendo scenario ormai a tutti noto. La collisione resta un fatto certo, no?

E allora sorge spontanea un'altra domanda: che cosa ci faceva la Moby così vicina alla petroliera? Si presuppone che la Moby debba aver certamente avvistato la petroliera, già all'uscita dal porto, con radar e ad occhio nudo. A quel punto, l'occhio attento del responsabile in plancia deve aver necessariamente, per sua esperienza e conoscenza, regolato la rotta non per Olbia, ma per passare almeno a circa 500 metri dalla poppa della petroliera. E'così che si fa, o mi sbaglio?

10

Parlo della poppa perché sia le norme vigenti che l'esperienza suggeriscono che non è salutare passare a pochi metri dalla prora di una nave all'ancora. Ergo, mi dispiace dirlo, la Moby sarebbe andata a sbattere, comunque, anche senza la presenza della nave fantasma. Spero che questa nave si possa rintracciare

presto (dopo 31 anni...) così si potrà far luce su questo aspetto così determinante.

Le attività notturne dell'Agip Abruzzo

Vi riporto un'altra rivelazione riportata negli elementi “a carico” della nave Agip Abruzzo che, secondo me, da come è stata formulata, resta una mera amenità: “Il black out a bordo della petroliera pochi minuti prima della tragica collisione la rese invisibile davanti agli occhi del comando del traghetto Moby Prince". E siamo di nuovo davanti al mistero della visibilità o invisibilità, ma mi fermo qui.

Altra scoperta, frutto di profonda intuizione o tardiva constatazione, che ha fatto esultare tutti gli interessati a questa tragedia: la petroliera era ancorata in una zona proibita. Da ciò, si potrà mai dedurre, che, a Livorno, se una nave si ancora in quella zona proibita, magari lasciandone qualche metro fuori posto, viene “punita “direttamente dalla prima nave che esce dal porto, andandovi a sbattere contro? Non sarebbe stato meno invasivo e meno cruento un sanzionamento ed una ingiunzione a muoversi da parte dell'Autorità Marittima?

In tutto il mondo quando queste cose accadono, un'Autorità Marittima che si rispetti, sempre istituzionalmente vigile ed attenta, interviene già durante l'ancoraggio per le opportune correzioni. Nel nostro caso, sono stati finanche chiamati degli *scienziati* che, dopo laboriosi accertamenti, hanno decretato che la nave era al centro della zona proibita.

11

Di questi accertamenti ne abbiamo parlato già lungamente; non voglio più parlarne anche se sarei ben felice di parlarne con questi scienziati. Ma mi viene da dire: la Capitaneria dov'era? Sarà pur stata interpellata?

Ulteriori elementi che, secondo Romano e i commenti della stampa, inducono ad un maggior ottimismo per il

raggiungimento della verità, è la conferma, però finora non avvalorata da riscontri, della presenza di una o più bettoline “probabilmente impiegate in un’azione di bunkeraggio di petrolio di contrabbando con la petroliera Agip Abruzzo”. Dopo trent’anni, tutti gli osservatori anche più distratti, dovrebbero aver imparato che, tra le attività di una petroliera in rada, oltre alle operazioni di bunkeraggio, vi sono anche operazioni di scarica “sloops” che non vengono menzionate tra le supposizioni perché si preferisce un argomento più “piccante”. Ma si dovrebbe anche sapere che qualsiasi operazione del genere si può eseguire solo con tanto di autorizzazione e controllo dell’Autorità Marittima. E’ ovvio che, se si tratta di contrabbando, lo si fa senza permessi. Ma vi sembra mai possibile che sia accaduto ad una nave dell’ENI, proprio in quella rada? Ma, anche qui, sarebbe interessante conoscere le spiegazioni dell’Autorità Marittima: sapeva che c’erano queste strane attività in rada? Non avevano visto niente? Ma fin quando le bettoline resteranno dei fantasmi, come la nave, sarà difficile avere dei riscontri. E allora quali sarebbero le novità annunciate?

La relazione letta da Romano «concorda con le censure già mosse in tema di mancato soccorso alle persone imbarcate sul traghetto da parte della Capitaneria di Porto di Livorno» e ribadisce che «quanto posto in essere da parte dell’equipaggio del Moby Prince dopo la collisione, ovvero l’aver raccolto

12

tutti i passeggeri nel salone “de luxe”, certamente per un tempo molto lungo, sia stato un comportamento di valore e coraggio straordinari. I membri dell’equipaggio, infatti, sono eroicamente rimasti ai posti assegnati, nel tentativo disperato di salvare i passeggeri con loro imbarcati».

Conclusioni

Mentre attendiamo di avere una visione chiara del carteggio dell'inchiesta, se ci sarà concesso, faccio ancora due considerazioni non trascurabili ma non nuove nelle pagine di questo blog.

Cause e responsabilità della tragedia: l'esito di quest'ultima commissione di inchiesta sembra preannunciare qualche novità che si spera possa definitivamente chiarire tutti i punti oscuri. Nel frattempo, come già accertato nella precedente inchiesta, sembra sia stato fugato ogni dubbio sul comportamento del comandante Chessa la cui onorabilità e immagine professionale può considerarsi riabilitata senza ulteriori dubbi, depistaggi e inconcludenti indagini. Dobbiamo, purtroppo, prendere atto dopo 31 anni, che, si è cercato di deviare, palesemente la generale attenzione proprio sul Comandante, sulla nebbia ecc. Ma ora che tutti i dubbi sono stati chiariti, che si trovi la nave fantasma o non, appare evidente un secondo ma più importante aspetto di questa tragedia: la morte di 140 persone. Una morte ritenuta ineluttabile per mascherare grossolanamente la disorganizzazione di coloro a cui era affidato il controllo e la sicurezza di tutta quella zona di mare: l'Autorità Marittima con tutti i mezzi a disposizione e tutta la catena di comando e di organizzazione. E' apparso evidente quanto criticabile sia stato l'approccio della Capitaneria che, fin dai primi segnali della collisione, avrebbe dovuto tenere sotto controllo quell'area, non aveva forse neanche realizzato che non c'era solo una petroliera in fiamme ma che c'era anche la Moby....

13

E cosa dire del "ragionato" mancato pronto intervento per salvare quei disgraziati (chissà 140 ,70, 139?) ancora vivi ma condannati a bruciare da vivi? Come si può liquidare tutto ciò limitandosi soltanto a "censurare" semplicemente il comportamento della Capitaneria? Qui non c'è niente di fumoso o di poco chiaro, non ci sono fantasmi o ipotesi astruse. Ma come è potuto accadere, che dopo 31 anni questo "crimine" marcia verso l'oblio e, nel frattempo ci si appassiona per le

elucubrazioni sulle cause della collisione? E' solo questo il problema? E i morti?

E l'uomo della strada, insieme a me si chiede: Ma in quale paese viviamo? Ma la Magistratura come si è espressa su questa serie di errori ed omissioni dall'effetto così criminale? Si può mai lasciare nel dimenticatoio della storia un crimine così macroscopico? Deve finire così? Cari responsabili vivi o morti che siate, le vostre coscienze si sono fatte vive in questi anni? Come vi sentite?

Tobia Costagliola

Ravenna, 19 settembre 2022

LIBRI LETTURE EVENTI

14

AIOM Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi Trieste

La Newsletter di AIOM è curata da un team di esperti presieduta dal prof. Sergio Bologna. L'ultima n. 7 settembre è dedicata a: Un porto a sovranità limitata o nuove opportunità?... Porti Nord Adriatici, ma continuerà la ripresa? L'Unione europea ha avviato una

consultazione sui consorzi marittimi Progetto per un collegamento intermodale tra la regione Friuli V.G. e la Lituania. La posizione della Regione Friuli Venezia Giulia nella vicenda Wartsila...

La precedente Newsletter giugno/luglio è dedicata al mercato e al lavoro, e alla formazione professionale
www.aiom.fvg.it

LE PAROLE SONO TUTTO

La politica è diventata ‘politainment’. Le campagne dei partiti e la comunicazione dei leader nell’analisi di Nardone e Fabiano Alessandro Nardone e Francesco Fabiano, esperti di tecniche di comunicazione applicate sia al digitale che alla dimensione reale, hanno pubblicato recentemente “Le parole sono tutto”, con prefazione di Luca Rigoni, Piemme Edizioni, un ebook che si occupa dell’impatto che la comunicazione produce in tutte le sfere della nostra vita. L’esperienza – scrivono gli autori – [...] da Primaonline 14 sett

○*○*○*○*○*○*○*

LA LIBRERIA IL MARE

15

Grazie Decio.

Ho visto che ci pubblichiate sempre le iniziative e gli incontri con gli autori che proponiamo. Purtroppo abbiamo sempre meno tempo per farvi sapere che vi apprezziamo molto.

Una abbraccio da parte di tutti noi che ci occupiamo della Libreria Il Mare **Con tanto affetto**

Giulia D'Angelo

Authoress, Journalist

**Member of the International Academy of Underwater Sciences
and Techniques Via del Vantaggio 19 00186 Roma
tel/fax 063612155 cell. 393 1452044
giuliadangelo1942@gmail.com
*www.maremagazine.com***

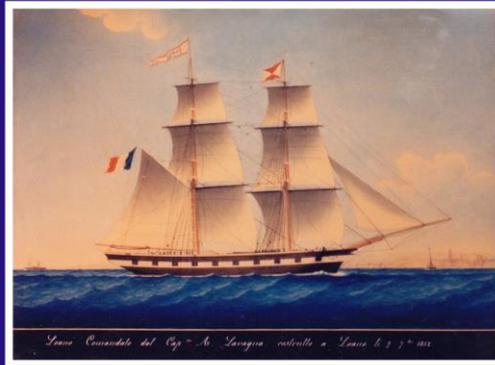
○*○*○*○*○*○*○*○

LOANO SULL'OCEANO

**Il comandante Flavio Serafini, direttore del Museo Navale Internazionale del Mare di Imperia , ci scrive:
ho trascinato un vecchio lavoro iniziato nel 1989 , un poderoso volume di 500 pagine per il quale sto contattando vari editori. Ti allego la copertina ed il piano dell'opera, se vorrai gentilmente farne menzione nelle tue news. Il Museo sta per essere completato con l'ala nuova ed i suoi 9000 metri quadrati.
Flavio Serafini**

Il comandante Serafini ha pubblicato decine di volumi sulla marineria ponentina ma anche sulla marineria in generale, è un tenace ricercatore e scrittore , conoscitore del mare e degli uomini di mare, è stato anche segretario dei CapHornier.

FLAVIO SERAFINI
LOANO
SULL'OCEANO
NASCITA E MORTE DI UNA GRANDE MARINERIA



Capitolo 1°

Patroni di barca e marinai del Settecento – Primi bastimenti loanesi – La Marineria loanese sotto Napoleone – Bastimenti con bandiera francese (1805/1813) – I Corsari onegliesi e loanesi – I Permessi di navigare – Bastimenti di fine Settecento – La Marineria loanese del primo Ottocento – Traffici nella rada di Loano – Movimenti nelle rade.

Capitolo 2°

Capitani loanesi del primo Ottocento – Capitani in attività (1840/1870) – Il primo Censimento (1831) – Il cetto marinaro nel 1865 – Marinai dell'Ottocento velico loanese – La Compagnia Ligure Occidentale – Le Assicurazioni Marittime – Velieri loanesi in Crimea.

Capitolo 3°

La Società Capitani Marittimi e Macchinisti Navali – Il Regio Istituto di Marina Mercantile .

Capitolo 4°

I grandi Casati armatoriali – Il Casato Rocca (alb. geneal.) - Il Casato Isnardi (alb.geneal.) - Il Casato Accame (alb.geneal.) - il Casato Lavagna (alb. geneal.) - Il Casato Chiozza – Il Casato Carrara.

Capitolo 5°

I Patrone, marinai e commercianti – La vita avventurosa di Capitan Opizzo – I Capitani Calderone, Aicardi - Dassori - Bellando - Elice – Delbalzo - Bollorino.

Capitolo 6°

Il Casato Tossino – I Casati Rembado – Marchesano – Martini – Marengo – Bruna – I Capitani Craviotto – Il Capitano Grossi – Il Capitano Baietto – Il Casato Pendola – il Capitano Parodi – I Casati Porro, Vigliani ,Torello, Stella, Vaccarezza.

Capitolo 7°

Armamenti di Casa Coxe – I Degiovanni, commercianti ed armatori – I Capitani Molle – I Casati Ramella , Bozzino, Brunengo, Passino, Repetto, Rossi, Rembado, Sosto, Maccagli, Ballestrino, Garbagna, Ferrando – I Capitani Chiappori – I Bollorino - I Borro - I Bertoluzzo – I Bertora, commercianti ed armatori.

Capitolo 8°

I Capitani Mignone, Podestà, Ghiglione, Vaccarezza, Genta, Alberto, Oxilia, il Capitano V. Rocca.

Capitolo 9°

I Camalli – Emigrazioni – Cariche pubbliche .

Capitolo 10°

Convenzione di Arruolamento – Ruoli Equipaggio – Procura di armatore – Carteggio tra Capitano e famiglie – Carteggio tra capitano ed armatore – Lettera ai famigliari – Rapporti di navigazione.

Capitolo 11°

I Capitani di Gran Cabotaggio – Il Casato Pedevilla – Il Capitano G. Oliva – I Nostromi della vela oceanica – Marinai loanesi dell'ultima vela - Tre generazioni perdute in mare.

Capitolo 12°

La morte incombe sull'oceano- Gli scomparsi in mare (Nei mari del mondo la vostra tomba è un'ara)

Capitolo 13°

Il naufragio del brig.no S. Accame – Solidarietà tra marinai – Frammenti di memorie risorgimentali – Il salvataggio del Pad. Aicardi – Quando chi resta vive nel dolore.

Capitolo 14°

Gli ex Voto marinari – La Casetta

Capitolo 15°

La Cantieristica loanese – I Costruttori Navali Cerruti ed Amico (alb. Geneal.) - - Le maestranze -Il costo delle costruzioni- Le maestranze - Documenti di Cantiere – I contratti di costruzione – Bastimenti costruiti a Loano – Il canto del cigno - Storia dei bastimenti loanesi – Il veliero Primo chiude l'epoca della Marineria Velica Loanese

I REPORTAGE DEL BLOG DL Notizie

SMM Hamburg,lo Shipping riparte in "presenza"
La vetrina del Know How europeo

Un reportage della rassegna più importante dello shipping internazionale dal 6 al 9 settembre. Le novità dei grandi marchi ,una panoramica sui progetti e progressi , un know how europeo che è sempre il motore principale della tecnologia mondiale.

AMBURGO .Il “remoto” è passato? Difficile affermarlo se per “remoto” si intende quella modalità tecnologica che negli anni della pandemia ci ha permesso di comunicare e, in qualche modo, anche di lavorare a distanza. La graduale ripresa delle attività fieristiche internazionali “in presenza” con visitatori in carne ed ossa è sicuramente un segnale beneaugurante anche se, come ci dicono gli esperti, dovremo abituarci a convivere con il virus che, mutando in continuazione, continua a tenerci (purtroppo) compagnia. Parafrasando un vecchio motto studentesco potremmo dire che “il virus è vivo (purtroppo) e lotta (non insieme) ma contro di noi”. Dal 6 al 9 settembre scorsi, Amburgo ha assunto il ruolo di capitale internazionale dello shipping ospitando il 30° appuntamento SMM 2022 all’interno della vasta cittadella fieristica allestita da Hamburg Messe. L’ultima edizione SMM, che ha cadenza biennale, si era svolta nel 2018, poi il black out del Covid. Il tentativo, messo in cantiere lo scorso anno dai dirigenti Fiera tedesca, di creare una piattaforma virtuale be2be non aveva riscosso particolari entusiasmi, rivelandosi poco più di un impalpabile palliativo. La massiccia presenza di visitatori professionali, circa 30mila provenienti da oltre 100 Paesi, registrata a inizio settembre a SMM 2022 ha pertanto fatto da cornice ad un diffuso sentimento di ripartenza percepito visitando gli stand. Parlando, infatti, con tecnici e responsabili commerciali di aziende medio-piccole o con manager di grandi gruppi industriali abbiamo colto un’atmosfera di ritrovata fiducia per una ripresa attesa da tempo. La larga partecipazione di espositori, 2mila, ha garantito agli organizzatori della manifestazione un ottimo rimbalzo economico dopo un biennio piuttosto complicato.

Tuttavia, pur essendo al cospetto di un evento ben organizzato come è nella tradizione dei tedeschi, val la pena sottolineare che il parterre delle presenze non ha offerto il tutto esaurito. Scontata l'assenza dei russi, messi al bando dalla comunità occidentale per le loro "prodezze" in Ucraina, la presenza cinese è sembrata leggermente inferiore rispetto alle precedenti edizioni. Probabile causa, i reiterati lock-down decisi dalle autorità di Pechino in diverse città e porti del Paese. Del resto c'è poco da dire; da quelle parti le quarantene sono una cosa tremendamente seria e non si scherza: sigillano intere aree abitate e impiegano esercito e droni per controllare che le persone rispettino le indicazioni delle autorità e guai a chi sgarra; mica come in Italia dove abbiamo avuto qualche primo cittadino che , ad uso e consumo di telecamere e canali social, inseguiva e redarguiva il runner solitario in spiaggia oppure, come dimenticare quel sindaco che all'imbarcadero di Messina minacciava (invano) di rimandare nel continente i passeggeri appena sbarcati dal traghetto. Detto ciò, l'innovazione tecnologica al servizio della transizione verde è stato il tema dominante della manifestazione, vuoi per i temi proposti nel vasto programma di convegni in agenda, vuoi per la presenza dei più importanti gruppi industriale del mondo che hanno presentato svariate soluzioni, propedeutiche allo sviluppo di un percorso sostenibile improntato sull'efficientamento energetico di flotte, cantieri navali e produttori di sistemi propulsivi. In questo senso, la manifestazione di Amburgo ha riconfermato la propria leadership nel settore dell'industria marittima, quale ideale vetrina internazionale protesa ad anticipare le tendenze dello Shipping, senza peraltro dimenticare la necessità di dover aggiornare con opportuni interventi di retrofitting le

circa 50mila navi attualmente in esercizio nel mondo. Dal connubio tra digitalizzazione e gestione operativa delle flotte, per esempio, è scaturito il Fleet Optimisation System (FOS), piattaforma analitica digitale della finlandese Wartsila Voyage, sviluppata per la raccolta completa dei dati di viaggio della nave allo scopo di ottimizzarne le prestazioni operative che consentono significativi risparmi energetici d'esercizio. Analogamente innovative anche le soluzioni presentate da ABB con l'introduzione di un sistema semiconduttore di potenza applicabile anche sulle flotte o il sistema propulsivo ibrido messo a punto da Rolls Royce, basato sull'alimentazione a metanolo che utilizza la tecnologia Fuel Cell. Si tratta solo di alcune delle novità presentate ad Amburgo dove, ancora una volta, si è ripetuto il magico fascino dello Shipping che sul versante dell' hi-tech mette a confronto, su un piano paritetico, colossi industriali dell'industria navale e piccole start-up, grandi aziende e realtà medio-piccole che quotidianamente si misurano con le sfide dei mercati internazionali alla ricerca di soluzioni capaci di dare risposte alle complesse tematiche della transizione ecologica. Un percorso, questo, che negli ultimi 12 mesi sembra essersi complicato per la concomitanza temporale di una serie di criticità (pandemia e vertiginosa impennata speculativa dei costi delle materie prime ndr) di cui, cronologicamente, il conflitto russo-ucraino è, per momento soltanto l'ultimo anello. Ciò, in un certo qual modo ha imposto qualche riflessione sull'agenda "Free carbon" che potrebbe subire qualche modifica in corso d'opera in funzione dell'incremento dei costi da affrontare. Alla luce delle attuali fibrillazioni politico-economiche va, però, ricordato che "SMM Hamburg" rimane comunque un marchio di qualità ad alto valore aggiunto nel quale

continuano a credere ed investire anche le numerose aziende italiane del settore presenti in Fiera sia tramite la vetrina

istituzionale del Padiglione nazionale dell'ICE sia con propri spazi espositivi autonomi. Non potrebbe, del resto, essere altrimenti perché dalle rive dell'Elba l'industria navale europea ancora una volta ha battuto un colpo per dimostrare che, nonostante le difficoltà, il Vecchio Continente, per know-how, innovazione tecnologica e capacità progettuale, è pur sempre il motore principale dello Shipping internazionale.
(Pegaso)

◦*◦*◦*◦*◦*◦*◦*◦*

ELISA, A WORLD E BEEING INSIEME PER LA TUTELA DEL PIANETA:

UN BEE HOTEL ALL'ORTO SPERIMENTALE DI GENOVA

Elisa, in veste di Changemaker di AWorld e della campagna Act Now delle Nazioni Unite, dona alla città di Genova un Bee Hotel, il rifugio per api che favorisce la biodiversità nelle aree urbane e nei parchi.

Genova, 14 settembre 2022 – La protezione del Pianeta dipende da tutti noi, ed è un obiettivo che possiamo raggiungere solo attraverso le nostre azioni, la nostra voce e il nostro impegno. Con Back to The Future Tour 2022 Elisa ha voluto richiamare l'attenzione del suo pubblico ai temi della sostenibilità e della salvaguardia del pianeta, impegnandosi affinché ogni tappa del tour sia a basso impatto ambientale. Oltre alla musica il tour porta con sé un festival itinerante, il Green Village, un'area allestita con materiali ecosostenibili e realizzati con criteri etici.

23

Questo spazio dedicato a talk, panel e approfondimenti sulla sostenibilità unisce Elisa, AWorld e

Music Innovation Hub nella campagna #musicfortheplanet, che ha l'obiettivo di generare azioni positive a favore dell'ambiente per promuovere la piantumazione di alberi a supporto del progetto europeo Life Terra.

Alle 20.30, al termine del talk, Elisa insieme ad AWorld donerà a HelpCode un rifugio per api e insetti impollinatori: un Bee Hotel offerto dalla startup Beeing. Il rifugio per api sarà poi posizionato all'Orto Sperimentale di Genova in cui servirà a replicare le condizioni ideali di nidificazione per questi incredibili e innocui insetti dalle grandi doti rinfestatrici.

Nel suo primo anno di vita AWorld ha generato impatto positivo per il pianeta, promuovendo la messa a dimora 1 milione e 800mila api, la piantumazione di oltre 20.000 alberi, e generando più di 8 milioni e mezzo di azioni positive per il

Pianeta in tutto il mondo.

“La scelta di avviare una collaborazione con Music Innovation Hub e con Elisa, nasce dalla necessità di rompere le bolle sociali nelle quali siamo spesso immersi e portare l'azione climatica agli occhi di tutti e tutte” - aggiunge Marco Armellino, Presidente e Co-Fondatore di AWorld.

Per ulteriori informazioni, visitare il sito ufficiale www.un.org/en/actnow

Giusi Feleppa

○○*○○*○○*○○*○○

62° SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE

Ritorna la " Belle époque " delle barche

24

GENOVA - Il Salone Nautico 'sulla scia del futuro'. Presentata al Palazzo della Meridiana l'edizione 2022 della kermesse internazionale di Genova. Oltre 1000 imbarcazioni, 998 brand,

168 novità, tutti i continenti rappresentati e una lista d'attesa già lunghissima in vista del 2023, e numeri di visitatori da record. Tutto in 5 aree tematiche: Yachts & superyachts, Sailing world, Boating discovery, Tech trade e Living the sea.

Il Salone Nautico internazionale di Genova si prepara alla sua edizione numero 62 dal 22 al 26 settembre. Dopo gli anni di Covid la ripartenza del settore con numeri in crescita e l'attesa per la conclusione dei lavori del Waterfront che darà nuove prospettive al Salone.

Le darsene di Marina Fiera Genova

Marina Fiera Genova si compone di due darsene all'ingresso di levante del Porto di Genova, dal quale si raggiungono rapidamente le insenature e le località delle Riviere liguri. Per fare un esempio Portofino dista appena 12 miglia, Bergeggi 20. Complessivamente MFG dispone di circa 400 posti barca da 4 a 24 metri, che con i nuovi lavori arriveranno a 28 metri, con un pescaggio medio di circa 6 metri, allineati su più banchine. Dal 22 al 27 settembre le darsene di MFG, insieme al padiglione Jean Nouvel, saranno lo scenario del 62° Salone Nautico; dal 24 giugno al 2 luglio 2023 saranno il cuore di Ocean Race – The Grand Finale.

Marina Fiera Genova è un marchio di Porto Antico di Genova S.p.A.. North Sails è technical partner.

Ufficio stampa Porto Antico di Genova Spa

Giusi Feleppa 010.2485675 – 335.7157199
giusi.feleppa@portoantico.it

PROFESSIONE SPETTATORE
CLAUDIO BERTIERI, UNA CARRIERA STRAORDINARIA

Un ricordo a più voci di un protagonista della cultura del
Novecento e oltre 20 settembre 2022 - ore 15
Biblioteca Universitaria di Genova – via Balbi 40

Nel giorno di quello che sarebbe stato il suo 97.mo compleanno, la Fondazione Mario Novaro desidera ricordare la figura di Claudio Bertieri, scomparso il 6 dicembre 2021, che della Fondazione è stato per trent'anni attivissimo membro del Consiglio di Amministrazione.

Profondo conoscitore della storia del cinema e del fumetto, cultore eclettico e instancabile di tutto quanto riguarda il mondo dell'immaginario e della comunicazione visiva, nel corso della sua lunga vita Claudio Bertieri ha svolto una intensa attività critica e saggistica per quotidiani, riviste, enciclopedie, enti culturali e istituzionali. Tra i fondatori del Salone del Fumetto di Lucca, ha curato un numero infinito di volumi, diretto festival internazionali, ordinato mostre personali, antologiche e tematiche, spaziando dal cinema ai comics, al teatro, all'arte visiva, allo sport. Più volte membro di giurie nazionali e internazionali, ha realizzato volumi di prestigio per la grande industria, tenuto corsi universitari sull'immagine, ideato e diretto programmi televisivi per la Rai. In riconoscimento della sua poliedrica attività e del suo valore di studioso, nel 2002 ha ricevuto dall'Università degli

26

Studi di Genova la laurea honoris causa in Scienze della Formazione.

Per la Fondazione Mario Novaro, in particolare, Bertieri è stato per tre decenni fondamentale punto di riferimento culturale e

inesauribile fonte di documentazione storica, non solo attraverso il suo ordinatissimo archivio ma anche grazie alla sua formidabile memoria e al suo pensiero autonomo e anticonvenzionale. Non ha mai smesso di lavorare, leggere, collaborare con amici, colleghi e istituzioni, sempre pronto a consigliare, guidare, aggiungere informazioni e punti di vista utili alla comprensione delle realtà culturali contemporanee, con generosità, intelligenza e originalità.

Per ricordarlo, si riuniranno in questa occasione diversi uomini di cultura che con lui hanno condiviso negli anni attività espositive e imprese editoriali nei rispettivi settori di intervento. Ripercorrendone la lunga e straordinaria carriera, a partire dal 1947 sino ai suoi ultimi giorni, saranno nell'ordine lo storico del teatro Eugenio Buonaccorsi, i critici e storici del cinema Aldo Viganò e Renato Venturelli, lo storico del lavoro e della cultura d'impresa Ferdinando Fasce, il critico e storico dell'immagine Ferruccio Giromini, il visual designer ed esperto in comunicazione Marco Vimercati, il giornalista ed esperto in comunicazione aziendale e sport Riccardo Grozio. Concluderà un particolare ricordo personale da parte della fotografa Anna Maria Guglielmino.

L'incontro sarà brevemente introdotto dall'architetto Maria Novaro, Presidente della Fondazione Novaro, dal Direttore della Biblioteca Universitaria Paolo Giannone, dall'Assessore del Comune di Genova Francesca Corso e dal Segretario generale della Fondazione Diego Russo.

27

Grazie a tutti gli interventi, sarà possibile ripercorrere non solamente la vita e l'opera di Claudio Bertieri, ma tre quarti di secolo di cultura dell'immagine e dello spettacolo in Italia.

In apertura dell'incontro verrà proiettato il documentario **PROFESSIONE SPETTATORE**, prodotto dalla Fondazione Mario Novaro e diretto da Ferruccio Giromini, con la collaborazione di tutti gli amici ed esperti sunnominati.

Per informazioni: Fondazione Mario Novaro - Corso Aurelio Saffi 9/11, 16128 Genova - tel. 010 5530319

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

NAPLES SHIPPING WEEK

**L'ITALIA ALLA DERIVA NEL MEDITERRANEO:
OCCORRE UN NETTO CAMBIO DI ROTTA**

Prende finalmente posizione il Club dello Shipping Internazionale. Non bastano riunioni e convention.

[L
SEP]

Non abbiamo compreso che il mondo sta cambiando velocemente e che il nostro “soft capital” ormai è svalutato anche presso i tradizionali partner mediterranei: urge cambiare rotta. È la richiesta di soccorso che giunge dalla Port&ShippingTech (PST), la main conference della Naples Shipping Week, in programma il 29 e 30 settembre prossimi.

NAPOLI (15 settembre 2022) - Negli ultimi mesi abbiamo assistito al ritorno di pagine della storia che speravamo relegate al passato. La guerra si è riaffacciata alle porte

28

d'Europa. Non solo il conflitto tra Russia e Ucraina, ma anche la Libia, la Siria, la tensione crescente tra Algeria e Marocco: tutte questioni che ci riguardano direttamente. È in atto un sommovimento pari a quello del periodo 1989 - 1991, forse più radicale, che mette in discussione equilibri che risalgono anche

a tre secoli fa. Per l'Italia si è aperta una crisi che per ora non lascia intravedere opportunità, solo rischi urgenti. Vista dall'oggi la nostra posizione precedente al 24 febbraio era stabile con un outlook negativo. Ora la stabilità non c'è più. La nostra autorevolezza, il cosiddetto "soft power", nel Mediterraneo è vicina ai minimi storici, al netto degli affannosi acquisti di gas e ai confusi discorsi relativi a progetti energetici lasciati cadere o impantanati da mille opposizioni. Proprio nel momento in cui il baricentro della NATO (e della UE) si sposta a nord e a est.

Anche gli operatori dello Shipping come le Forze Armate e i Servizi sono in grado di avvertire molto presto i cambiamenti economici e politici del mercato. È per questo che l'apertura di Port&ShippingTech, la Main Conference della Naples Shipping Week il prossimo 29 settembre, avrà come focus la geopolitica.

Dopo il saluto della Marina Militare, portato dal Comandante Logistico Ammiraglio Giuseppe Abbamonte, il keynote speech sarà affidato a Dario Fabbri, direttore della rivista Domino e fra i più noti esperti italiani di geopolitica. Seguono una serie di interventi che tratteggeranno il contesto il modo chiaro. Una rassegna dell'hard-power in Europa e nel Mediterraneo: capacità militari e tecnologie, a cura di Alessandro Marrone, Responsabile Programma "Difesa" dell'Istituto Affari Internazionali; un reminder sulle rotte delle materie prime e il

29

ruolo del trasporto marittimo in un futuro incerto del professor Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto dell'Università Federico II di Napoli e docente al Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge USA; l'evoluzione delle catene internazionali del lavoro e delle catene di approvvigionamento tra regionalizzazione e friendshoring, che non sono non la stessa

cosa, come illustrerà Cristina Pensa, economista del Centro Studi Confindustria; uno sguardo (preoccupato) alla sponda sud del Mediterraneo, cui stiamo affidando buona parte del nostro futuro energetico, con Giuseppe Manna, Analista geopolitico; un vademecum sulla geopolitica in azienda, una variabile ulteriore per la gestione di sistemi complessi, di Enrico Vergani, Partner di BonelliErede. Chiuderà la mattinata un panel, moderato da Umberto Masucci, Presidente Propeller Clubs Italy, in cui tutte le associazioni degli operatori italiani dello shipping, dai porti agli spedizionieri, spiegheranno la propria posizione e le proprie proposte di fronte al mare in tempesta che affrontano ogni giorno.

Sull'argomento Italia nel mare "nuovo", P&ST tornerà il giorno successivo con la sessione Over&Under The Sea, con temi di estrema attualità come la centralità del mare in chiave di sicurezza energetica del Paese, le sfide per l'Italia e gli operatori di fronte alla corsa alle risorse marine, tra tradizione, nuove scoperte e nuovi ambiti: dalla pesca al gas naturale, dai gasdotti fino ai parchi eolici. Su quest'ultimo punto l'intervento dell'Ammiraglio Fabio Caffio, massimo esperto italiano delle frontiere marittime, proietterà una luce fortissima su un aspetto rimasto in ombra: il disinteresse verso la rapida definizione dei contenziosi sui limiti delle rispettive Zone Economiche Esclusive con alcuni Paesi co-rivieraschi.

30

Uno su tutti, quello con l'Algeria, che unilateralmente ha esteso la propria ZEE fino ad avvolgere quasi completamente la Sardegna sul lato occidentale. Questo comporta che, se non corretta, la situazione non solo esclude l'Italia dallo sfruttamento eventuale degli enormi giacimenti di idrocarburi off-shore del bacino Liguro-Algero-Provenzale, ma nell'immediato proietta un'ombra sui progetti di impianti eolici off-shore a sud-ovest della Sardegna, che ricadrebbero in pieno

nella ZEE del Paese maghrebino. Un esempio plastico di cosa accade quando si perde autorevolezza e focalizzazione.

La NAPLES SHIPPING WEEK nasce grazie alla partnership tra il Propeller Club Port of Naples - che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo - e ClickutilityTeam, società leader nazionale nell'organizzazione di eventi B2B. Un evento che, solo nella scorsa edizione (ottobre 2020), ha visto la partecipazione in presenza e in live streaming di oltre 6.000 persone e sono stati circa 200.000 gli utenti raggiunti dalle piattaforme e dai canali di comunicazione web.
www.nsweek.com

UFFICIO STAMPA NSW 2022

Isabella Rhode - Media Promotion - info@isabellarhode.com
+39 320.054.15.43.

Salvatore Bruno – Studio Comelli – salvatore@studiocomelli.eu
+39 335.39.89.13

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

PARIOLI FOTOGRAFIA,etica e professionalità

Riceviamo e pubblichiamo per i nostri lettori di Roma una nota dello studio fotografico Parioli Fotografia. Con gli ultimi modelli degli smartphone abbiamo visto che moltissimi si

31

dedicano alla fotografia, e fotografano il mare, che sembra gradire come una signora vezzosa, Noi nel Blog pubblichiamo alcune foto del mare che assume colori, forme e crea sensazioni di amore e di fantasia. Oggi poi,che con gli smartphone siamo arrivati a fotografare tutto, persino il bioselfie , cioè fotografare le proprie terga, la misura della stupidità umana è colma . Pensiamo di fare una cosa utile.

ROMA Lo studio fotografico **PARIOLI_FOTOGRAFIA** esegue servizi fotografici e riprese video in HD per privati, aziende o professionisti.

Scopri di più sul nostro sito cliccando sul bottone grigio!

RITRATTI DI LAVORO

Dalla fotografia per il profilo LinkedIn fino ad un servizio fotografico completo, realizziamo immagini vincenti a colori e in bianco e nero, un vero e proprio storyboard che racconta la vostra attività professionale in modo concreto ed efficace per la comunicazione aziendale nei siti web corporate, sui social, nei redazionali e in tutti i canali di comunicazione interna ed esterna.

CONGRESSI

Siamo specializzati in produzione fotografica e video di convegni, congressi, video industriale, spot e video promozionali, videointerviste, video aziendali, istituzionali e di marketing. I nostri servizi foto/video trasmettono la vostra filosofia e i vostri valori e hanno il giusto stile per presentare in maniera efficace l'azienda in tutti i canali di comunicazione.

PARTY

Eseguiamo servizi fotografici e video reportage in HD, dedicati esclusivamente al mondo della famiglia.

32

Dal giorno delle nozze fino alla gravidanza, dalla nascita al battesimo dei figli, dalla festa di compleanno/diciottesimo fino alla festa di laurea, un team di fotografi e videomaker professionisti racconta i vostri momenti più belli.

HOME STAGING

Realizziamo servizi fotografici e video dedicati al mondo Real Estate, privati e agenzie, per appartamenti, case, alberghi, hotel, agriturismo, B'n'B. I nostri servizi trasmettono la filosofia e il valore dell'immobile e hanno il giusto stile per rappresentarlo

in maniera efficace nei siti web, sui social, nei redazionali e in tutti i canali di comunicazione.

Facebook Instagram YouTube

via Francesco Siacci 2/c, Roma

068075666 339 77 81 836

gilberto@pariolifotografia.it *www.pariolifotografia.it*

Investimenti nelle riparazioni navali

Si terrà il 23 settembre nel capoluogo ligure presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a Palazzo San Gior#gio, un convegno dal titolo “Riparazioni navali in crescita: in#vestimenti per il futuro di Geno#va” organizzato da Ente Bacini.

COME CAMBIERA' IL REGISTRO INTERNAZIONALE

33

Roma, 16 settembre 2022 “La lettura della bozza del Decreto Aiuti ter è fonte di grande soddisfazione, perché permetterebbe di rispondere in maniera positiva a quanto richiesto da una Decisione della Commissione Europea che risale al giugno 2020”.

È il commento del Presidente di Assarmatori Stefano Messina alla bozza del Decreto Legge, in particolare per quanto riguarda l'estensione del Registro Internazionale alle compagnie di navigazione che battono bandiera di un Paese

dell'UE. Un passaggio per il quale bisogna sottolineare l'importante lavoro svolto dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, dalla Direzione Generale per il Trasporto Marittimo e in questa delicata fase dagli uffici della Presidenza del Consiglio.

○**○**○**○**○

LA LETTERA

IL VALORE DEI CERVELLI

TRIESTE Caro Decio, nel Blog DL notizie n, 17 hai toccato tutti gli aspetti. posso solo che ricordare il valore dei cervelli: in prove in mare propedeutiche il Comandante Ribari per la Soc. Italia e il comandante Gran per il CRDA navigavano a vista senza punti nave costieri fra le isole della Dalmazia, avevano già dato la nuova rotta al timoniere che io ero con gli squadretti a tracciare il rilevamento dei fari. Sulla "Raffello", 276 metri di "barca".

34

Per le carene, durante le prove in mare della "Raffaello" mi assegnarono come dattilografo all'ing. Costanzi. Si entusiasma a tracciarmi come devono essere "compressi" i filetti fluidi verso le eliche perchè non cavitassero. Un foglio di carta A2 e una matita. Dove fallirono i calcoli su modelli in vasche navali.

Mi spaventa vedere chiatte di GPL in giro per il Golfo di Trieste e poi travasi, cisterne ecc. secondo quanto riferiscono i progettisti. Si sono mai fatti una domanda. quanta energia costa liquefare e tenere freddo il GPL? Dove la trovano? nel GPL che portano? Non sarà che le banchine elettrificate

servono per la "presa" del frigorifero"?. I padri della Termodinamica cosa direbbero? Ma qualcuno la conosce ancora la termiodinamica, i cambiamenti di stato, i bilanci energetici... l'entropia... il lavoro utile e entropia che si associa... un piccolo ripasso di macchine navali, credo...

Ing Giorgio Marega

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

Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti

La 27esima assemblea generale del CESMA conferma la sempre maggiore responsabilità dei vertici di bordo, che si trovano ad affrontare la sfida delle nuove tecnologie . Pubblichiamo nuovamente il comunicato per chi non lo avesse letto.

35

GENOVA, (6 maggio 2022) I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell'avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo.

Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations, organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati.

L'assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a Genova nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l'Italia all'interno del CESMA.

Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a Genova, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio.

L'assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei, e del comandante Dimitar Dimitrov, presidente del CESMA.

Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di Genova Marco Bucci, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio

36

Signorini, e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo.

Dopo un intervento del presidente dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo, che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l'assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop.

Workshop sulle navi autonome

Il primo era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare.

In apertura dei lavori Michele Martelli, professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell'Università di Genova, ha aggiornato sullo stato dell'arte nell'ambito della ricerca, illustrando la timeline dell'impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già “ready to use”.

Andrea Leboffe, Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all'industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più “da bordo a terra” con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal, Head of Safety, Security and Surveillance dell'EMSA - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO - International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l'EMSA sta portando avanti al riguardo.

37

In chiusura Giacomo Gavarone, presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell'importanza del fattore umano.

Workshop sulle navi a Lng

Nel pomeriggio l'attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop.

Secondo Stefano Messina, presidente Assarmatori, “Il gas naturale liquefatto sta passando dall'essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l'Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso

combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell'impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell'ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero”.

“Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest'anno l'Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne

38

avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)”, ha concluso Messina.

Il Capitano di Vascello (CP) Alberto Bottarel, Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Genova, ha poi fornito un'ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l'uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all'IGF code.

Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità.

Giampiero De Cubellis, Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro

39

disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà “lenta ma inarrestabile”.

Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari, anch’egli del DITEN dell’Università di Genova, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.

Ufficio stampa USCLAC

Riccardo MASNATA

r.masnata@gmail.com



STORIA DELLA **MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA** **di Francesco Pittaluga**

**Traghetto
ormeggiato con
dell'Adriatica**



**Sansovino
la nuova livrea**

40

**Nave Palladio
fonte wikipedia**





Laurana

facebook.com

“PALLADIO, SANSOVINO E LAURANA: GLI ULTIMI TRAGHETTI DELL’ADRIATICA”

41

Abbiamo già accennato in altri numeri di DL NOTIZIE a queste tre unità che, nel corso dei decenni, hanno avuto vari cambi di proprietà mantenendo peraltro quasi sempre il loro nome originario: oggi ne ripercorreremo nel dettaglio le vicende considerando la loro importanza in quanto sono state le ultime navi passeggeri progettate e costruite per la Società “Adriatica di Navigazione” che idealmente concluse con la loro realizzazione un percorso iniziato circa sessant’anni prima o addirittura più di cento se si considerano le compagnie precedenti di cui l’importante società veneziana è stata erede e che abbiamo già ospitato a suo tempo in queste pagine. Dai nomi evocativi di grandi architetti del passato, “Palladio”, “Sansovino” e “Laurana” vennero progettate negli anni Ottanta del Novecento quando, terminato il primo ciclo di ristrutturazione dei servizi passeggeri dell’ “Adriatica”, si era proceduto alla progressiva sostituzione del naviglio convenzionale con unità maggiormente rispondenti

alle nuove esigenze di traffico. Dopo una prima fase in cui si era ricorso all'impiego di mezzi provenienti da altri organismi armatoriali che, seppur nel complesso ancora moderni ed efficienti, per la loro intrinseca eterogeneità non consentivano una razionale possibilità di impiego, si sentiva l'esigenza di porre in servizio unità che rispondessero appieno alle nuove istanze operative assicurando una ottimizzazione dei costi di esercizio ed una razionalizzazione delle caratteristiche gestionali con conseguente maggiore flessibilità di impiego e standardizzazione delle funzionalità di bordo.

Il che si sarebbe tradotto in una disponibilità ad operare indistintamente, come in effetti poi avverrà, su tutte le linee

42

esercite dalla compagnia fino praticamente alla sua chiusura che avverrà con l'inglobamento in "Tirrenia" avvenuto fra 2003 e 2004.

Prima di queste nuove tre gemelle sarà la "Palladio", destinata a portare sul mare il nome del grande architetto del Rinascimento veneto: commissionata alla Fincantieri di Ancona, sarà varata all'inizio del 1988 e verrà consegnata all'"Adriatica" nel marzo del 1989. Stazzante quasi 11.000 tonnellate, lunga 123 metri, larga quasi 20 e con un pescaggio di 5, disponeva di un motore diesel a due tempi di 7000 kW che le consentiva una velocità di crociera di 17 nodi. Poteva trasportare 800 passeggeri poi incrementi ad un migliaio divisi in due classi e quasi 300 auto o 400 m.l. di carico merci.

Le linee esterne della nave ricalcavano quelle dei traghetti "Espressi" ex- "Trans Tirreno Express" a suo tempo confluiti in "Adriatica" che abbiamo ricordato nello scorso numero

di DL NOTIZIE: stessa forma e posizionamento dei due fumaioli abbinati a poppavia, uguale sagoma filante dello scafo e simile il fronte compatto delle sovrastrutture.

Nel complesso, però, una diversa distribuzione degli spazi conferiva alla nave un profilo più armonico e meglio distribuito, conferendole nell'insieme un aspetto più da "nave passeggeri" pur rispettando appieno le caratteristiche di traghetto misto per le quali era stata costruita. Dotata di aria condizionata in tutti i locali, partirà da Venezia il 18 marzo

di quel 1989 e durante i suoi anni di servizio sotto le insegne dell' "Adriatica" opererà praticamente su tutte le linee sociali della compagnia, dalle più lunghe verso Grecia, Egitto e Libano a quelle da Brindisi verso il Peloponneso o le più brevi sempre da Brindisi e Bari o Trieste e Venezia per gli scali dell'altro sponda adriatica quali Durazzo in Albania, Spalato e Dubrovnik nella ex-Jugoslavia e Montenegro.

43

Dotata di confortevoli sistemazioni in linea con gli standard che l' "Adriatica" assicurava da sempre alla propria clientela, disponeva in prima classe di un centinaio di cabine

fra interne ed esterne, tutte a due o quattro posti, dotate di servizi privati e particolarmente spaziose, visto che la nave avrebbe operato, almeno nei primi anni di attività, sulla linea di Egitto e Libano che prevedeva una permanenza a bordo di alcuni giorni con conseguente necessità di spazi adeguati per il riposo notturno.

Circa cinquanta le cabine di seconda classe, a due letti sovrapposti, interne e senza servizi privati ma tutte con lavabo e acqua corrente calda e fredda: più piccole delle precedenti, erano comunque abbastanza spaziose ed offrivano un'alternativa più economica di passaggio, laddove alcuni locali sociali della nave erano comuni alle due classi.

Dal ponte più alto a quello più basso erano presenti una veranda-bar aperta sulla piscina, il grande salone panoramico di Prima Classe anch'esso fornito di bar sul ponte sottostante a proravia, una galleria-sala lettura, lo shopping centre e il grande foyer scendendo sul

ponte successivo. Era anche disponibile per le più brevi traversate notturne una sala poltrone capace di ospitare 150 persone a poppavia del ponte di passeggiata che terminava con la sala-soggiorno di Seconda Classe che offriva una vista a 180° sulla poppa della nave. Comune alle due classi la spaziosa Sala da Pranzo, divisa tramite tramezzi mobili fra locale self-service ed una più piccola “salle à la carte” per chi desiderava un servizio più accurato.

La “Palladio” venne accolta con favore dai passeggeri e degli operatori commerciali che per quasi quindici anni avrebbero usufruito dei suoi passaggi nei ranghi dell’ “Adriatica”, anche se il servizio di bordo non era più quello delle navi passeggeri

44

del passato ma rispondeva alle necessità operative di un moderno traghetto in servizio di cabotaggio nel Mediterraneo: la differenza più evidente era il servizio ristorante, una volta compreso nel prezzo di passaggio ma qui da pagarsi a parte, oppure la possibilità di usufruire

di economici passaggi-ponte senza sistemazione, cosa impensabile prima eccezion fatta per le brevi tratte diurne che le storiche unità passeggeri dell’ “Adriatica” coprivano nell’ambito dei loro itinerari di linea. Anche gli arredi interni della nave, seppur pratici e funzionali, non avevano più il lusso delle unità precedenti ma rispondevano a nuovi criteri di praticità in cui non vi era più spazio per l’arte e la cultura, eccezion fatta per la galleria che immetteva al salone di prima classe, dove grandi murali dipinti a vivaci colori, opera di artisti contemporanei che si ispiravano ai fasti del Rinascimento, rimandavano ai pannelli policromi presenti a bordo di tanti transatlantici del nostro passato.

Alla “Palladio” seguirà una prima gemella dalle simili caratteristiche battezzata “Sansovino” in onore di un altro famoso architetto e scultore, fiorentino di nascita, operativo a Firenze, Venezia ed in altri importanti centri del nostro

Rinascimento e coevo di Andrea Palladio. Varata nel marzo del 1989 anch'essa presso la Fincantieri di Ancona, verrà consegnata all' "Adriatica" nel settembre di quello stesso anno ed il trio verrà completato nel 1992 dalla "Laurana", così battezzata in onore del pesarese Luciano Laurana, anch'egli importante architetto del XV secolo nonché allievo del grande Leon Battista Alberti. Commissionata sempre alla Fincantieri ma stavolta presso i cantieri di Palermo, sarà varata il 15 febbraio 1992 per essere consegnata all' "Adriatica" nel settembre successivo.

45

Eleganti nella livrea tipica adottata da tutte le unità passeggeri della compagnia fin dall'immissione in linea di "Espresso Venezia" e cioè scafo color ocra e ciminiere dal classico colore arancione bordato di bianco e rosso su cui si stagliava il bronzeo Leone di S.Marco, le tre gemelle opereranno nei ranghi della compagnia veneziana riducendo gradualmente il loro raggio d'azione che, dai primi anni di servizio in cui saranno operative dalla Grecia all'Egitto al Libano alla Turchia, le troverà all'inizio del terzo millennio impegnate in traversate più brevi alla volta di Croazia, Montenegro e Albania fino al 2003, anno in cui verranno ritirate e saranno fra le ultime unità dell' "Adriatica" ad ammainare definitivamente bandiera.

Dal successivo 2004 le vedremo passare in blocco alla "Siremar-Sicilia Regionale Marittima" allora affiliata alla "Tirrenia" con un'operazione di trasferimento che aveva già avuto vari precedenti nell'ambito delle quattro società di navigazione a partecipazione statale facenti parte del gruppo "Finmare", anche se in effetti tale organismo era stato chiuso, commettendo a mio modesto avviso un grave errore, fin dal 1998.

La "Siremar" era alla ricerca di nuove unità per sostituircene altre ormai obsolete e quindi accolse con grande favore le tre gemelle che furono subito adibite alle linee sociali Napoli-Isole Eolie- Milazzo, Trapani-Porto Empedocle-

Pantelleria o Isole Pelagie, Linosa e Lampedusa. La loro immissione in linea fu talmente affrettata che, a parte lo scafo ridipinto di bianco con le insegne blu della compagnia siciliana, all'inizio non venne eseguito alcun lavoro di adeguamento degli interni né tantomeno all'apparato motore che cominciava a dare segni di senescenza: chi scrive ricorda ancora lenzuola e coperte delle cabine con il logo "Adriatica",

46

i pannelli e le scritte di bordo coi colori della precedente società armatrice e addirittura tutte le diciture comprese quelle di emergenza trascritte in italiano, inglese e a seguire slavo, greco, arabo e turco con chiaro riferimento all'impiego precedente, per non parlare dei vari ritardi sulle rispettive tabelle di marcia causati da inconvenienti tecnici sempre improvvisi ma via via più frequenti.

La "Palladio" sarà la prima ad entrare in servizio nei ranghi della "Siremar" sulla tratta Napoli-Isole Eolie-Milazzo precedentemente coperta per un buon ventennio dalla più piccola "Vittore Carpaccio" che passerà al gruppo Morace di "Ustica Lines" come "Carlo M." e finirà i suoi giorni nei collegamenti fra Trapani e Tunisi ivi compresi alcuni noleggi che la porteranno ad operare dal Mar Rosso all'area dei Caraibi.

La "Palladio" verrà poi affiancata nel 2005 dalla "Sansovino" precedentemente adibita alla linea per Lampedusa finché fra 2006 e 2007 entrambe verranno sostituite dalla "Laurana" che fra alterne vicende opera oggi stabilmente su tale linea.

Dal 2007 vedremo la prima delle tre gemelle impegnata quasi sempre fra Porto Empedocle e Lampedusa con scalo intermedio a Linosa, anche se episodicamente opererà anche sulle altre linee gestite dalla "Siremar" in sostituzione di una delle consorelle temporaneamente ferma per lavori di manutenzione di routine o in riparazione.

Proprio mentre operava su tale linea, nel 2013 un incendio scoppiato in sala macchine, fortunatamente senza gravi conseguenze per le persone presenti a bordo, la costringerà ad un lungo periodo di inattività durante il quale, oltre a riparare i danni subiti, verrà parzialmente ristrutturata nei suoi interni e non tornerà in servizio prima del novembre dell'anno

47

successivo. Ciononostante i problemi meccanici continueranno a penalizzarla finché nel 2016 se ne decise la radiazione: trainata da due rimorchiatori d'altura, la nave lasciò il 5 marzo il porto di Palermo e dopo qualche giorno di navigazione nel Mediterraneo raggiunse le spiagge di Aliaga in Turchia dove venne smantellata dopo 27 anni di attività.

La "Sansovino" avrà una vicenda più articolata perchè, dopo il passaggio a "Siremar" ed essere stata adibita principalmente alla linea per Pantelleria e in secondo luogo

per Lampedusa, non soddisfaceva appieno le esigenze della nuova società armatrice in quanto priva di eliche prodriere necessarie per manovrare al meglio nei piccoli approdi delle isole minori. Si ovvierà a ciò nel 2005 sia su di lei che sulle altre due gemelle ma i problemi meccanici non finiranno finché, complice una crisi gestionale della "Siremar" che seguiva in ciò le critiche vicende della casa madre "Tirrenia", nel 2007 sarà acquistata dalla greca "G-Lines" che, col nome di "Santa Maria" (in italiano) la adibirà alla linea Bari-Durazzo che aveva già coperto a più riprese durante gli anni in "Adriatica". Nel 2010 passerà alla "Albanian Ferries" che, dopo averla ribattezzata "Adriatica King" la immetterà sulla stessa linea fra Puglia e Albania nell'estate del 2011. La sua carriera in mani albanesi durerà poco perchè nell'autunno del 2012 sarà posta in disarmo per problemi economici dei proprietari finché nel 2014 il traghetto sarà riacquistato dalla "Siremar", nel frattempo non più come vedremo di proprietà statale, e verrà riadibito al collegamento

per le Isole Pelagie con episodici spostamenti sulla direttrice Milazzo-Eolie. Attualmente opera sempre nei collegamenti per Linosa e Lampedusa anche se i suoi ultimi anni di esercizio non sono stati privi di inconvenienti. Il 17 agosto 2020 ha perso il portellone poppiero nelle acque del porto di Linosa a

48

seguito rottura dei relativi cavi di sostegno e l'8 luglio 2021 ha subito una grave avaria all'apparato motore: in entrambi i casi è stata sostituita per alcuni mesi dalla "Lampedusa" della "Traghetti delle Isole" che abbiamo ricordato nello scorso capitolo di queste DL NOTIZIE. Questa avaria si è però riproposta fra giugno e luglio di quest'anno 2022: in sostituzione della "Sansovino" sono state stavolta impiegate le anziane ma sempre efficienti "Pietro Novelli" e "Paolo Veronese", due vecchie glorie della "Siremar" in forza alla compagnia fin dai primi anni Ottanta del Novecento. Da fine luglio di quest'anno la "Sansovino" è di nuovo in linea anche se sulla sua affidabilità pare ci sia poco da contare, non solo per i ricorrenti problemi meccanici ma anche perchè occasionalmente viene distratta dal servizio per essere adibita al trasporto dei migranti che sbarcano a Lampedusa o per venire convertita per brevi periodi a nave alloggio per i profughi che approdano sulle nostre coste meridionali .

Più fortunata delle tre la "Laurana" che, passata come abbiamo visto alla "Siremar" nel 2004, è stata quasi sempre adibita alla linea Napoli-Milazzo via Isole Eolie con scali a Stromboli, Ginostra, Panarea, Salina, Lipari, Vulcano e saltuariamente Filicudi, rotta molto suggestiva dal punto di vista turistico ed importante se non essenziale per l'economia dell'Arcipelago Eoliano e delle aree del nostro Meridione interessate da questo storico collegamento.

Dopo il passaggio della società al gruppo privato "Caronte & Tourist" di Messina che ne ha risollevato il livello operativo

dopo gli ultimi anni di gestione “Tirrenia”, la nave è stata rimodernata a più riprese negli arredi interni con conseguente rinnovamento delle sale sociali mentre le cabine, seppur

49

parzialmente ristrutturata, sono rimaste più o meno quelle dei tempi dell’ “Adriatica”, anche se oggi a bordo esiste soltanto una classe unica e le ex-cabine di seconda vengono vendute ad un prezzo inferiore delle altre.



foto

A

Laurana oggi,
fonte
Wikipedia
di Wjkxy

seguito di
ripetute

avarie che negli anni ne hanno inficiato la regolarità d’impiego, dopo alcuni lavori provvisori o comunque non risolutivi, nel gennaio del 2019 la nave è entrata nei cantieri navali di Messina dove è stata sottoposta al cambio dei motori ed all’installazione di controcarenature obbligatorie per adeguarla alle nuove norme di sicurezza. Nel contempo le sono stati dipinti sulle fiancate i nuovi colori della compagnia, laddove una grande scritta “Siremar” di colore azzurro-mare corre lungo tutto lo scafo. Parte delle 10 originarie scialuppe sono state sostituite da

zattere di salvataggio gonfiabili e la nave ha ripreso servizio totalmente rinnovata nel luglio del 2019.

Dopo un' altra sosta a Palermo nell'inverno 2021-22 per ulteriori lavori, attualmente opera stabilmente fra Napoli e Milazzo via Isole Eolie in modo regolare anche se sia per lei

50

che per la "Sansovino" è prevista una sostituzione nel prossimo futuro.

Si sa al momento di una nuova unità di poco più di 8000 tonnellate e della capacità di 800 passeggeri e 300 auto che sarebbe stata ordinata in un cantiere turco con opzioni per una seconda analoga gemella. Quando ciò avverrà, forse nel 2023, data l'età di "Laurana" e "Sansovino" ed il continuo impiego cui sono state sottoposte da più di trent'anni, probabilmente la loro metà finale sarà il cantiere di demolizione...

Noi comunque auguriamo loro ancora lunga vita, quali testimoni e protagoniste attive di importanti collegamenti marittimi che da sempre uniscono i popoli che si affacciano sulle rive del Mediterraneo e mari pertinenti e contribuiscono all'economia di tante aree geografico-marittime del Sud-Europa ivi compresa la nostra Nazione.

Inutile aggiungere come personalmente sia particolarmente affezionato a queste unità, sulle quali effettuo regolarmente da anni innumerevoli traversate alla volta di Stromboli e delle altre meravigliose isole che fanno da collana attorno all'isola-madre Sicilia e dove sarò mentre i lettori di DL NOTIZIE leggeranno, bontà loro, questo nuovo capitolo della nostra "Storia della Marineria Passeggeri Italiana".

Buona lettura e... arrivederci al prossimo!

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 13 settembre 2022

AFFARINTERNAZIONALI.IT **di Stefano Silvestri**

Buongiorno dalla redazione di AffarInternazionali.

La guerra della Russia all'Ucraina ha messo l'Unione europea davanti ad alcune contraddizioni e alla possibilità di una crisi senza precedenti. Nel discorso di Ursula von der Leyen sullo Stato dell'Unione, si riflettono le conseguenze dello shock dell'invasione della Russia del 24 febbraio scorso. Il sostegno all'Ucraina, le nuove politiche energetiche, la coerenza delle sanzioni sono le priorità per il presente dell'Unione, che guarda alle nuove sfide attraverso la lente del conflitto ucraino. Ci sono, però, due importanti ambiti che non la presidente von der Leyen non ha affrontato: la politica estera dell'Ue oltre la Russia e il progetto di difesa comune europea. Nel complesso, si tratta di un discorso molto politico e con poche novità, scrive Ferdinando Nelli Feroci.

L'Europa si trova dunque a un "bivio energetico". La dipendenza dal gas russo - come ha sottolineato von der Leyen - è stata ridotta in tempi record ma restano importanti sfide all'orizzonte, che coinvolgono anche la leadership dell'Unione su altri settori dell'energia. "L'unità europea non dovrebbe essere applicata solo alle priorità energetiche più urgenti di oggi, come il gas. L'Ue dovrebbe iniziare a considerare in modo

proattivo misure comuni per proteggersi dai futuri e potenziali rischi per la sicurezza nel lungo cammino verso la transizione energetica come, ad esempio, la creazione di uno stock europeo comune per le materie prime critiche", scrivono Margherita Bianchi e Pier Paolo Raimondi.

52

Un impegno che è stato annunciato anche dalla presidente von der Leyen nel suo discorso al Parlamento europeo.

La questione energetica è strettamente legata alla questione climatica, un tema che chiama in causa la gestione globale della crisi climatica. "Pur contribuendo a meno del 4% delle emissioni globali, l'Africa è il continente più devastato al mondo dagli effetti del cambiamento climatico (...) che stanno già minando gli sforzi africani per raggiungere una crescita sostenibile", ha detto il ministro degli Esteri egiziano e presidente della COP27, Sameh Choukri, a margine della settimana africana del clima. Ne parla Jean-Léonard Touadi nella sua rassegna stampa africana per Radioradicale.

Cina e Kazakistan sono sempre più vicine. Il 14 settembre, il presidente cinese Xi Jinping ha ricevuto l'Ordine dell'Aquila d'Oro, o Ordine "Altyn Qyran", conferito dal presidente kazako Kassym-Jomart Tokayev al palazzo presidenziale di Ak Orda a Nur-Sultan. Nelle stesse ore Papa Francesco concludeva la sua visita nella capitale kazaka per partecipare al Congresso dei capi delle religioni mondiali e tradizionali. "Per Francesco il Kazakistan è autentico ponte verso Pechino, rampa di lancio per la meta ultima ormai conclamata del proprio pontificato. Nel Paese, però, devono essere vinte le resistenze della comunità kazaka e, soprattutto, dei cosiddetti oralmen, i cittadini kazaki che dopo il 1991 hanno fatto ritorno in patria. Tra questi, infatti, molti provengono dallo Xinjiang, regione confinante con il Kazakistan dove il governo cinese, da anni, conduce una campagna repressiva verso gli uiguri", scrive Pietro Mattonai.

Restiamo in Asia centrale e segnaliamo un altro importante vertice a Samarcanda, in Uzbekistan: il summit dell'Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai.

53

Il summit vedrà la partecipazione di tutti e gli otto stati membri, guidati dalla Cina e dalla Russia. A margine del Summit si incontreranno per la prima volta da febbraio scorso e dall'inizio dell'invasione russa dell'Ucraina, il presidente Putin e il presidente Xi Jinping.

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.

○***○*○*○*○*○

Buongiorno e buon lunedì 19/7 dalla redazione di AffarInternazionali. Il vertice di Samarcanda, in Uzbekistan, ha segnato l'atteso incontro tra Vladimir Putin e Xi Jinping, il primo dall'inizio dell'invasione dell'Ucraina. La riunione degli Stati in seno all'Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai ha ribadito l'importanza della Cina come attore regionale, ma non solo: "Putin avrebbe riconosciuto le perplessità della Cina sulla guerra all'Ucraina", spiega Beatrice Gallelli nel podcast che riprende le conclusioni del vertice di Samarcanda.

Gli aiuti militari all'Ucraina da parte del blocco euro-atlantico, pongono nuove sfide alla produzione continentale degli armamenti. Michelangelo Freyrie traccia il bilancio delle donazioni e degli aiuti militari, in particolare per Polonia, Italia, Francia e Germania, e le difficoltà del mercato a restare al passo con la domanda. "È molto probabile che la guerra in

Ucraina acceleri un ripensamento anche sul piano economico e industriale. Le lacune svelate dai massicci aiuti all'Ucraina mostrano i limiti delle attuali capacità produttive europee".

Sabato 17 settembre si è svolto a Belgrado il trentesimo EuroPride, la manifestazione paneuropea per i diritti LGBT+, inaugurata a Londra nel 1992. Dopo settimane di polemiche riguardo alla decisione del presidente Vucic di cancellare la parata finale, la prima ministra Ana Brnabić - lesbica dichiarata - ha comunicato l'autorizzazione ufficiale per l'evento. Si tratta di una vittoria per le associazioni e gli attivisti, che avevano protestato con la presentazione di una petizione che ha raccolto più di 27 mila firme. Yuri Guaiana, presente alla parata di Belgrado, approfondisce due aspetti che favoriscono la discriminazione delle persone LGBT+ in Serbia: la disinformazione russa e la chiesa ortodossa.

L'umanità si sta inesorabilmente avvicinando verso un punto di non ritorno? È il tema illustrato da 55 vignettisti di stampa del mondo per la 4° edizione del concorso internazionale del Centro euro-mediterraneo Libreexpression. Ce ne parla Thierry Vissol, direttore del centro.

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.

Podcast: Xi Jinping e l'equilibrio di Samarcanda

Podcast: Xi Jinping e l'equilibrio di Samarcanda

In questo podcast, Beatrice Gallelli, ricercatrice allo Iai e

all'Università Ca' Foscari in studi dell'Asia e in particolare sulla Repubblica Popolare Cinese, analizza i risultati del vertice dell'Organizzazione per la cooperazione di Shanghai (...)

Leggi l'articolo

Difesa europea a corto: le sfide degli aiuti militari all'Ucraina

Difesa europea a corto: le sfide degli aiuti militari all'Ucraina

I Paesi della comunità euro-atlantica hanno fornito un volume di sistemi d'arma, munizioni e mezzi senza precedenti nel quadro degli aiuti militari all'Ucraina. Essi spaziano da veicoli blindati a lanciamissili e carri armati, comprendendo sia vecchi sistemi d'arma di progettazione sovietica che assetti avanzati come droni e sistemi d'artiglieria (...)

Autore: Michelangelo Freyrie

Libex 2022: Vignette contro la fine dell'umanità

Libex 2022: Vignette contro la fine dell'umanità

Dall'inizio della rivoluzione industriale e soprattutto dalla sua mondializzazione, le disuguaglianze sociali ed economiche, l'inquinamento, il riscaldamento globale e gli eventi climatici estremi hanno raggiunto livelli insostenibili (...)

Autore: Thierry Vissol

© 2022 AffarInternazionali - www.affarinternazionali.it

Merlo (Federlogistica): “Mare ed emergenza climatica, la politica è assente”

"Le complesse politiche del mare, che attendono da ben 6 anni l'attuazione in Italia della pianificazione dello spazio marittimo, e che riguardano trasversalmente diversi dicasteri, dovranno trovare una risposta compiuta nel nuovo esecutivo”

**"Carnival Freedom" rialzerà la cresta, ma solo l'anno prossimo
Dovrà aspettare ancora oltre un anno la "Carnival Freedom" per vedere ripristinato nella forma originale il suo iconico fumaiolo. Per chi non lo sapesse a maggio scorso uno spettacolare incendio ha distrutto una delle ali della coda del fumaiolo della nave**

Costa Crociere semplifica i protocolli anti-Covid

Costa Crociere aggiorna i protocolli sanitari relativi al coronavirus, rendendo più accessibili le vacanze a bordo delle navi, a partire da quelle in programma il prossimo autunno e inverno. Dall'8 ottobre entreranno in vigore nuove procedure

Confetra incontra Fratelli d'Italia

Il presidente della Confetra, Carlo De Ruvo, ha incontrato venerdì una delegazione di Fratelli d'Italia, composta da

Massimo Milani e Marco Scurria candidati rispettivamente alla Camera e al Senato, a cui ha illustrato i 10 punti sui quali le imprese di logistica chiedono impegni precisi

Autoparco Genova, Pegli in pole-position

Sulle alture di Pegli, salvo imprevisti dell'ultima ora o bocciature da Roma, sorgerà presto un maxi-parcheggio che potrà ospitare sino a 400 Tir diretti principalmente sulle banchine del porto di Genova per caricare e scaricare la merce
Continua a leggere

In Francia nasce una nuova compagnia crocieristica, si chiama 5757¹ Cfc

Clément Mousset e Cédric Rivoire-Parrochat sono i co-fondatori di Cfc. Sottolineando la loro esperienza di oltre 25 anni, hanno dichiarato di aver trascorso gli ultimi quattro anni studiando e testando il mercato per sviluppare nuovi concept legati al mondo crocieristico

Continua a leggere

Tre ministri e il presidente di Confindustria all'inaugurazione del Salone Nautico numero 62

All'inaugurazione del Salone è stata annunciata la presenza dei ministri delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, dell'Economia, Daniele Franco, e del Turismo, Massimo Garavaglia, oltre al presidente di Confindustria Carlo Bonomi

Continua a leggere

Diga di Genova, nella nuova terna c'è anche un ufficiale della Capitaneria di porto

Oltre a Napoli, sono stati nominati anche i professori Giovanni Besio e Michele Bolla Pittaluga dell'Università di Genova