

19 DL Notizie Logbook 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA

E DI MARE

28 giugno 2023

www.deciolucano.it

Nucleare risorse verdi



NAVE SCUOLA PALINURO A GENOVA

Ospite speciale in occasione dell'arrivo di The Ocean Race 2023, sarà aperta al pubblico

La nave scuola Palinuro è arrivata giovedì 22 giugno e ormeggerà nel porto di Genova in occasione dell'arrivo della 14ª edizione della regata The Ocean Race e rimarrà nel capoluogo ligure fino al 2 luglio.

Durante il periodo di sosta la goletta della Marina Militare sarà aperta alle visite a favore della popolazione con i seguenti orari:

- Mercoledì 28 e giovedì 29 giugno: dalle 13.30 alle 19.00;
- Venerdì 30 giugno: dalle 10.00 alle 16.00.

A bordo sono presenti gli studenti del corso “Virtus” della Scuola Navale Militare “Francesco Morosini” di Venezia impegnati nella campagna estiva d’istruzione che rappresenta il loro “battesimo del mare”. A bordo i ragazzi al primo anno di collegio Morosini, corrispondente al terzo anno di scuola secondaria di secondo grado negli indirizzi classico e scientifico, hanno la possibilità di immergersi nella quotidianità di un vero equipaggio della Marina Militare per svolgere attività marinaresche, formarsi professionalmente e accrescere le conoscenze sulla cultura e il rispetto del mare.

Nave Palinuro è ambasciatrice dell'Associazione Marevivo e durante questa campagna issa a riva la bandiera dell'Associazione mentre sul ponte cassero durante le soste in porto è installata la mostra itinerante dal titolo “Only One: One Planet, One Ocean, One Hea

La nave e le sue vele

Il Palinuro è una “Nave Goletta”. Il termine indica che la nave è armata con tre alberi di cui quello prodiero, detto trinchetto, è armato con vele quadre, mentre gli alberi di maestra e di mezzana sono armati con vele di taglio (rande, frecce e vele di strallo). A questi alberi si aggiunge il bompresso, un quarto albero che sporge quasi orizzontalmente dall'estremità prodiera, anch'esso armato con vele di taglio (fiocchi). La superficie velica complessiva è di circa 1.000 mq, distribuiti su quindici

vele. L'altezza degli alberi sul livello del mare è di 35 metri per il trinchetto, 34,5 metri per la maestra e di 30 metri per l'albero di mezzana. Lo scafo, così come gli alberi, è in acciaio chiodato ed è suddiviso in tre ponti. Sotto il ponte principale (detto di coperta) sono ubicati i locali di vita dell'equipaggio e degli Allievi, mentre sopra sono collocate le sovrastrutture del castello prodiero e del cassero poppiero. Sul cassero, all'estrema poppa, è situata la Plancia di Comando, invece al suo interno sono ubicati gli alloggi e i locali di vita degli Ufficiali e dei Sottufficiali, la cucina e il forno.

I compiti di Nave Palinuro

Nave Palinuro svolge due compiti principali: offrire il supporto necessario alla formazione degli Allievi Sottufficiali e contribuire alla proiezione d'immagine della Marina Militare. Il primo obiettivo si realizza durante le campagne d'istruzione annuali, quando a bordo della nave imbarcano, in aggiunta all'equipaggio, gli Allievi della categoria Nocchiere della seconda classe della Scuola Sottufficiali di Taranto (Mariscuola Taranto) e gli Allievi del primo corso della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia. In questa occasione gli Allievi Marescialli affrontano una navigazione durante la quale sono sottoposti ad un intenso programma di formazione nel settore marinaresco, della sicurezza, condotta della navigazione e nell'ambito etico-militare, mentre per i giovani liceali della Scuola Morosini si tratta della prima esperienza d'imbarco.

Il motto di Nave Palinuro è "Faventibus Ventis", "Con il favore dei venti", il suo porto di assegnazione è La Maddalena.

(Per gentile collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina)

OPENING MARINA MILITARE NASTRO ROSA TOUR 3[^] EDIZIONE GIRO D'ITALIA IN BARCA A VELA

IL 29 GIUGNO A GENOVA ALLE 18.00 A BORDO DI NAVE AMERIGO VESPUCCI L'APERTURA DEL GIRO D'ITALIA IN BARCA A VELA PER PROMUOVERE IL BRAND MARINA MILITARE E LE BELLEZZE DEL PAESE CON ENIT

Genova, La Maddalena, Napoli, Vibo Valentia, Taranto, Vieste, San Benedetto del Tronto, Porto Rose – Slovenia le 8 tappe del tour velico giunto alla sua 3[^] edizione. A Venezia la premiazione.

10 i team in gara per le categorie Waszp, Wingfoil e Offshore e 50 gli atleti che si sfideranno, metà di loro provengono dall'estero.

Roma 27 giugno 2023 – L'Amerigo Vespucci, in partenza per il giro del mondo, ospiterà l'*Opening* della 3[^] edizione del Marina Militare Nastro Rosa Tour che si concluderà a Venezia il 29 luglio con la cerimonia di premiazione.

L'evento si svolgerà a Genova il prossimo 29 giugno alle 18.00 per presentare i team in gara, le 8 tappe e le novità del Tour.

Partirà sabato 1° luglio, dal porto di Genova, il giro del Mondo di nave Amerigo Vespucci, durante il quale il veliero della Marina Militare diventerà ambasciatore del *Made in Italy*.

○*

I NECROFILI DEGLI OCEANI

Il tragico epilogo del sottomarino turistico Titan, (un batiscafo?), sul relitto del mitico Titanic ci induce ad alcune considerazioni.

I protagonisti (scomparsi) di questa catastrofe sono miliardari, Hamish Harding, miliardario britannico, il ricco magnate pachistano Shahzada Dawood e di suo figlio Suleman, Stocktion Rush, amministratore di Ocean Gate, la società che gestiva il Titan, e il pilota del sottomarino, Paul-Henry Nargeolet. Hanno sfidato le norme della sicurezza e la pressione di almeno 300 atmosfere per cm² degli abissi del mare in quel punto al largo della Terranova dove nell'aprile 1912 il transatlantico Titanic urtò un iceberg (anche questa nave doveva essere sicura al cento per cento) e affondò causando la morte di 1.513 persone. Tutto cominciò con un altro riccone americano , Robert Ballard che con il robot sottomarino Alvin individuò e fotografò la nave dei morti. Per la cronaca i francesi avevano costruito il Nautilus un mezzo capace di scendere a 6000 metri di profondità., la prima spedizione franco-americana aveva utilizzato il “ battello” Knorr. Noi in rispetto del Diritto del Mare 1982,avevamo bocciato senza mezze giustificazioni queste spedizioni pseudo scientifiche. L'allora presidente Usa Ronald Reagan dichiarò che il relitto del Titanic era un monumento marittimo internazionale. A parte il Diritto che considera i fondali del mare un patrimonio dell'umanità e quindi non negoziabili, è d'obbligo una riflessione morale. “Questo relitto – scriveva Mauro Piattelli sulla rivista L'Automazione Navale-è un monito perenne alla presunzione dell'uomo nei confronti del mare. La camera Usa aveva definito il relitto alla stregua di un cimitero militare . E noi,oggi come allora, concordiamo con questa definizione; Un esempio recente . Una troupe (evitiamo il nome) si è immersa per fotografare la corazzata Roma affondata dai tedeschi in Sardegna alla fine della guerra, un azzardo poco etico e irrispettoso anche in questo caso delle centinaia di morti che riposano dentro questa nave di cui parleremo in seguito. (DL)

○*

GENOVA .La Carta dei diritti degli Oceani

Al padiglione Jean Nouvel esperti di livello mondiale si ritrovano nel nuovo Waterfront di Genova per concludere il Genova Process, ovvero il percorso di *Innovation Workshop e Summit* che ha portato alla scrittura della prima bozza di Carta dei diritti degli Oceani che poi verranno presentati alle Nazioni Unite.



STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ CON FRECCIA ROSSA E FRECCIA
BLU IN ROTTA VERSO LA SICILIA “

Dopo avere ripercorso nello scorso capitolo di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” la carriera delle navi danesi “DFDS” “Dana Corona” e “Dana Sirena” impegnate nei traffici di cabotaggio fra Genova e alcuni porti della Penisola Iberica e del Mediterraneo sia Occidentale che Orientale, ricostruiamo oggi le vicende di un’altra società, questa volta tutta italiana che, impiegando anch’essa due unità, sarà pioniera in un settore di traffico oggi ampiamente affermato ed anzi in via di continua espansione ma ancora agli albori poco più di una cinquantina di anni fa.

Dovuto ad una iniziativa dei Fratelli Grimaldi, presenti in campo armatoriale fin dal 1947 attraverso varie società operanti sia nel mercato passeggeri che in quello petrolifero-mercantile e che abbiamo già avuto modo di citare più volte in questa rassegna, questo nuovo organismo denominato “Grandi Traghetto S.p.A.”, derivato da una precedente “Termini S.p.A.” di breve durata, venne costituito il 5 settembre 1968. La neonata compagnia ordinò al “Cantiere Navale Breda” di Porto Marghera la costruzione di due motonavi traghetto battezzate “Freccia Rossa” e “Freccia Blu” , rievocando -non si sa bene se più o meno consapevolmente- il nome di due storiche aerovie percorse negli Anni Venti del Novecento dagli idrovolanti della “S.A.N.A.-Società Anonima di Navigazione Aerea” , una delle prime compagnie aeree italiane operativa fra 1926 e 1934 fra Genova, Palermo e altre destinazioni sia nazionali che estere e che denominava come “Frecce” seguite da un colore specifico le proprie rotte: il termine “Freccia Rossa” verrà poi ripreso come è noto anche dai moderni e velocissimi convogli di “Trenitalia” oggi in servizio sulla rete ferroviaria italiana dal nord al sud della Penisola.



Dalla linea filante e aerodinamica anche se non particolarmente elegante, con sovrastrutture molto arretrate verso poppa e assimilabili nell'aspetto complessivo più a navi mercantili che a traghetti adibiti al trasporto di passeggeri, le due nuove unità stazzavano circa 4.500 tonnellate, erano lunghe 130 metri, larghe 21 con un pescaggio di quasi 6 ed erano azionate da due motori diesel "FIAT" a 8 cilindri che sviluppavano una potenza di quasi 11.000 HP distribuita su due eliche con conseguente considerevole velocità di crociera di 23,5 nodi (circa 44 km/h).

Il grande garage di bordo, accessibile da un portellone poppiero di adeguate dimensioni, consentiva il trasporto di 250 autoveicoli o 130 auto e 90 mezzi pesanti mentre all'inizio risultavano limitate e piuttosto spartane le sistemazioni per i passeggeri, in gran maggioranza camionisti degli stessi mezzi imbarcati, dei quali 12 potevano essere alloggiati in piccole cabine singole o doppie e un settantina nella sala poltrone

annessa all'unico locale sociale di bordo che fungeva da bar, sala soggiorno e caffetteria-ristorante self-service.

Varate entrambe nel corso del 1969, entrarono in servizio rispettivamente nel marzo e nel luglio dell'anno successivo e fin dall'inizio della loro attività saranno inconfondibili grazie alla originale livrea: scafo giallo-ocra con banda rossa al bagnasciuga, grande scritta "Sicil-Ferry" sulle fiancate, rossa o blu a seconda della nave dal nome corrispondente, ciminiera dello stesso colore giallo-ocra con il logo stilizzato anch'esso in rosso e blu con le iniziali "G-T" in evidenza.

Saranno praticamente le prime unità del Gruppo Grimaldi ad inaugurare i collegamenti veloci di cabotaggio che si svilupperanno in seguito nelle famose "Autostrade del Mare", coinvolgendo ben presto anche altri gruppi armatoriali impegnati nei medesimi servizi ma talvolta senza la stessa fortuna.

Adibite con frequenza pentasettimanale alla linea Genova-Palermo con prolungamento il sabato fino a Tripoli, data l'elevata velocità collegavano il capoluogo ligure a quello siciliano in meno di venti ore mentre il sabato la traversata da Palermo a Tripoli durava più o meno lo stesso tempo: ciò costituiva all'epoca l'unico collegamento rapido e diretto fra Genova e la Libia mentre fra Genova e Palermo operava allora anche la "Tirrenia", Compagnia di Stato, ma con una sola frequenza settimanale utilizzando peraltro unità convenzionali ormai obsolete che impiegavano quasi trenta ore a collegare i due porti, per non parlare del collegamento ferroviario che, anche coi treni più veloci, richiedeva dalle quattro alle cinque ore in più ed era più oneroso per la clientela soprattutto se si optava per una confortevole sistemazione in prima classe.

Gli autoarticolati tra nord e sud Italia con le frecce

Dal punto di vista delle merci, poi, “Freccia Rossa” e “Freccia Blu” si assicurarono in breve il 10% dell’intero traffico tra il Continente e la Sicilia , rompendo un isolamento di cui quest’ultima ancora soffriva agli albori degli Anni Settanta del secolo scorso e incrementando notevolmente la produzione ed il commercio degli agrumi siciliani, elemento imprescindibile e trainante per l’economia dell’isola, che potevano così arrivare velocemente ai mercati dell’Italia settentrionale ed essere di conseguenza smistati velocemente anche verso il Nord Europa grazie alla rapidità delle operazioni di imbarco-sbarco articolate su tre rampe da cui si accedeva ad altrettanti ponti diversificati senza creare intralci o ingorghi fra i vari automezzi che potevano essere così imbarcati e sbarcati contemporaneamente: al fine poi di evitare durante la traversata pericolosi sussulti agli autoarticolati onde preservarne l’integrità dei mezzi e del carico, venne installato un intero sistema di pinne anti-rollio del tipo “Sperry” per garantire la massima stabilità possibile in caso di mare agitato.



Dopo l’allungamento

Per tali motivi l’iniziativa della “Grandi Traghetto” dei Grimaldi ebbe successo, al punto che fra 1976 e 1977 le due navi furono sottoposte ad un allungamento di una trentina di metri presso i Cantieri Navali di Stato di Fiume in Croazia che incrementarono di un centinaio di autovetture la capienza del garage di bordo:

anche le sistemazioni passeggeri, all'inizio relativamente alla sola "Freccia Blu" e poi nel 1983 anche sulla "Freccia Rossa", saranno ampliate insistendo sulle sovrastrutture già presenti a poppavia e sviluppandone di nuove a centro-nave. Vennero così ricavati nuovi locali sociali, due sale poltrone da 80 posti ciascuna e ulteriori cabine a 2 e 4 posti in parte dotate di servizi privati per una capacità totale di 1200 passeggeri. Nella nuova configurazione, che porterà le due unità a superare le 10.000 tonnellate di stazza lorda, le sistemazioni passeggeri si sviluppavano su cinque ponti denominati dal più alto a scendere ponte Sole, Imbarcazioni, Coperta, Copertino e Intermedio. Nel complesso risulteranno sempre piuttosto spartane ma comunque sufficientemente confortevoli e nel complesso apprezzate da una clientela che avrebbe soggiornato a bordo per una sola notte o poco più. In particolare, le sale poltrone occupavano il ponte più alto fra quelli riservati ai passeggeri, che potevano usufruire di una nuova sala da pranzo self-service opportunamente ampliata rispetto a quella precedente e di due sale soggiorno-bar peraltro molto affollate laddove le navi, soprattutto nei mesi estivi di punta, avessero viaggiato al completo, il che a luglio e agosto era di norma. In tale prospettiva erano forse carenti gli spazi all'aperto, ora che con l'ampliamento delle sovrastrutture vi era a disposizione, a parte le limitate aree insistenti fra un ponte e l'altro, una sola grande terrazza posizionata sul ponte più alto immediatamente dietro la ciminiera.

Adibite quasi stabilmente alla linea veloce Genova-Palermo con partenze dal capoluogo ligure il lunedì e martedì alle 18, il mercoledì e giovedì alle 24, il sabato alle 11 e arrivo a Palermo rispettivamente il martedì e mercoledì alle 16, io giovedì e venerdì alle 22 e la domenica alle 9, in senso inverso lasciavano il porto palermitano il martedì e mercoledì alle 21, il venerdì' alle 7.30 e la domenica e il lunedì alle 15, assicurando in tale maniera un servizio più che soddisfacente, in termini di orari e di frequenze, rispetto alle aspettative ed alle esigenze della clientela e dei vari operatori commerciali che si affidavano ai servizi della "Grandi Traghetto".

Nel corso degli anni saranno adibite in modo saltuario anche alla linea Livorno-Palermo, alla Genova-Porto Torres oltre ad essere periodicamente noleggiate alla “Linee Canguro” per il solo servizio merci per Jeddah che però non avrà grande successo.

Seppur gradatamente superate da nuove costruzioni entrate via via in servizio, le due unità opereranno assieme per più di due decenni con alterni periodi di noleggio a terzi: agli inizi degli Anni Novanta le vedremo impiegate fra Genova, Livorno, Palermo e Tunisi e successivamente fra Genova, Palermo, Tunisi e Malta.

Con l'immissione in linea fra 1993 e 1994 da parte di Aldo Grimaldi dei primi “Cruise-Ferries” classe “Splendid” e “Majestic” della “G.N.V.-Grandi Navi Veloci” oggi di proprietà del gruppo “M.S.C.-Mediterranean Shopping Company” di Giovanni Aponte e che si può dire abbia avuto nella “Grandi Traghetto” la sua progenitrice, negli ultimi anni di servizio per conto degli armatori Grimaldi “Freccia Rossa” e “Freccia Blu” isseranno i nuovi colori e il logo di “G.N.V.” sui loro scafi ma diverranno ben presto surplus o saranno utilizzate come navi di riserva nei periodi di punta estivi alternando mesi di impiego ad altri di disarmo.

Nel 1998 “Freccia Rossa” passerà a “Moby Lines” che la ribattezzerà “Moby Gum” adibendola al collegamento fra Livorno e Olbia. A tale proposito la nave avrà una nuova livrea, scafo bianco con la scritta “Moby Lines” bene in vista corredata dalla grande silhouette della balena blu, simbolo e mascotte della compagnia. Rimarrà in servizio sino a fine stagione estiva 2003 quando sarà venduta per demolizione in India dove approderà nel marzo del 2004 col nome accorciato in “Moby G”, per essere immediatamente smantellata in quello che è uno dei cimiteri per navi più grandi del mondo.

“Freccia Blu”, periodicamente noleggiata a terzi, resterà invece di proprietà di “G.N.V.-Grimaldi Lines” fino al 2001, quando sarà disarmata a Livorno dopo più di trent'anni di onorata attività.

Riposizionata a Genova nel 2002, non trovando un'acquirente verrà anch'essa destinata alla demolizione come la consorella e ne condividerà più o meno contemporaneamente le sorti.

Concepite e realizzate nel momento in cui il traffico passeggeri e merci roll-on/roll-off di cabotaggio iniziava la sua affermazione, "Freccia Rossa" e "Freccia Blu" sono state per un trentennio degne protagoniste di questo mercato. Navi certamente non lussuose ma molto maneggevoli e capienti e un passo avanti riguardo a quanto realizzato in questo campo fino al momento della loro immissione in servizio, sono state apripista di tante successive realizzazioni ed hanno proficuamente gettato le basi per le conseguenti fortune dei propri armatori costituendo ad un tempo un modello di base per altri gruppi armatoriali impegnati negli stessi servizi.

Per quanto riguarda l'attività del Gruppo Grimaldi, oltre che fonte di ispirazione per i successivi "Cruise-ferries" a firma "Grandi Navi Veloci", costituiranno i precedenti per tutta la serie delle varie "Repubbliche" ("di Genova", "di Venezia" eccetera) e per gli attuali grandi traghetti tutto merci adibiti alle rotte mediterranee e transatlantiche ed in fase di continuo sviluppo ("Grande Scandinavia", "Grande Nigeria" e via di seguito).

Vanno quindi giustamente citate in questa rassegna e in questo particolare capitolo, in chiusura del quale mi fa piacere ricordarle quando uscivano dal porto di Genova e prendevano velocemente il largo alla volta di Palermo, col loro filante scafo inconfondibile grazie ai colori giallo-ocra ed il procedere sportivo che era loro proprio, quello di un "levriere dei mari" di cabotaggio, non necessariamente elegante e non certo prestigioso come quelli transatlantici di buona memoria ma pur sempre incisivo e importante per la nostra economia nazionale e la Marineria Mercantile Italiana del Novecento nel suo complesso.

In occasione dei sessanta anni della istituzione dell'Ordine dei Giornalisti con l'approvazione della legge 69 del 1963, come consiglio dell'Ordine dei Giornalisti della Liguria abbiamo deliberato di consegnare un riconoscimento ai colleghi, come te, che risultano iscritti all'Albo da più cinquanta anni. Si tratta di una testimonianza nei riguardi di chi con il suo lavoro e il suo impegno ha contribuito allo sviluppo della nostra professione e all'affermazione del diritto dei cittadini ad essere informati da una stampa libera così come sancito dalla nostra Costituzione. Mi permetto, intanto, nel trasmetterti anticipatamente le mie felicitazioni per questo traguardo professionale, di chiederti se sei interessato a ricevere il riconoscimento e nel caso se intendi prendere parte all'incontro di consegna in modo tale che gli uffici possano predisporre quanto necessario sul piano organizzativo e logistico. Nel ringraziarti se vorrai cortesemente inviarci una sollecita risposta, ti saluto cordialmente.

Filippo Paganini, Presidente Ordine Giornalisti Ligure



Diten e Ordine degli Ingegneri

Convegno su Unmanned Vessels

Ai Soci ed ai simpatizzanti di ATENA-Sezione Ligure Piemontese,
Oggetto: Convegno su: “Unmanned Vessels”

Il ciclo di seminari in presenza organizzati dall’ATENA Ligure Piemontese riprende presso la Sede dell’Ordine degli Ingegneri con l’Incontro organizzato per il giorno:

MERCOLEDÌ 28 GIUGNO 2023, ORE 14:30

Il programma del convegno prevede i seguenti interventi:

- **14:30 Registrazione dei Partecipanti**
- **14:50 Apertura del convegno, Prof. Carlo Podenzana Bonvino,** ◦ *Presidente della Sezione ATENA Ligure Piemontese.*
- **15:10 Ivan Valentini – CETENA –** ◦ *Stato dell'arte della tecnologia e della ricerca negli Unmanned Vessels*
- **15:50 Duncan Duffy – Lloyd’s Register EMEA – Southampton (UK)** – ◦ *Marine Autonomous Surface Systems (MASS) Safety*
 - *(Remote presence in English)*
- **16:30 break**
- **16:40 Matteo Paolucci – FURUNO Italia –** ◦ *RV e RA in ausilio alla navigazione autonoma, case histories*
- **17:20 Paolo Scialla - Lloyd’s Register EMEA – Trieste –** ◦ *The impact of the Cyber Security on Autonomous and Remote access ships.*
- **18:00 Massimo Bisceglia – MARTEC –** ◦ *SMCS MARTEC SYSTEM – Un’applicazione critica nella collezione degli eventi relativi alla sicurezza e gestione delle emergenze.*

Coordinatore del Convegno: Riccardo Damonte, ATENA

◦*

Al Galata Museo del Mare d Genova

INCONTRI IN BLU

(Sir. Robin Knox)

Un reportage dell'ing. Flavio Scopinich

Sabato 27 Maggio presso il Galata Museo del Mare si è svolto il 1° degli “Incontri in Blu” dell’anno 2023, una rassegna a carattere nautico finalizzata a promuovere la cultura del mare, presentata dal giornalista e scrittore Fabio POZZO.

All’inizio della presentazione, tenuta nella Sala al piano terreno del Museo Galata, Fabio POZZO, nella veste di presentatore ha fatto una breve introduzione su gli “INCONTRI IN BLU” seguita dagli interventi di noti personaggi pubblici, al fine di ricordare ed illustrare le peculiarità della serie “Incontri in Blu”. Personalità come Nicoletta VIZIANO che in qualità di Presidente del Mu.MA (Musei del Mare e delle Immigrazioni) ha fatto gli onori di casa, ed il Sindaco di Genova BUCCI che ha evidenziato le caratteristiche della città di Genova e del suo ruolo nella storia della navigazione e della vela in particolare ricordando il prossimo arrivo a Genova della Ocean Race quale tappa conclusiva della famosa regata intorno al mondo.

La presentazione di Sir Robin Knox è iniziata con un breve filmato che illustrava oltre alla prima barca “*Suhaili*” con cui nel 1967 ha compiuto la prima circumnavigazione del globo partecipando alla “Golden Globe Race” ed altre barche con cui ha partecipato in regate altrettanto impegnative come il catamarano “Enza” con cui ha partecipato al “Jules Verne Trophy” del 1992 ma che ha dovuto abbandonare a causa di una falla allo scafo di Dritta. Trofeo vinto comunque nella edizione successiva nel 1994 in coppia con Peter Blake (altro mostro sacro della vela d’altura).

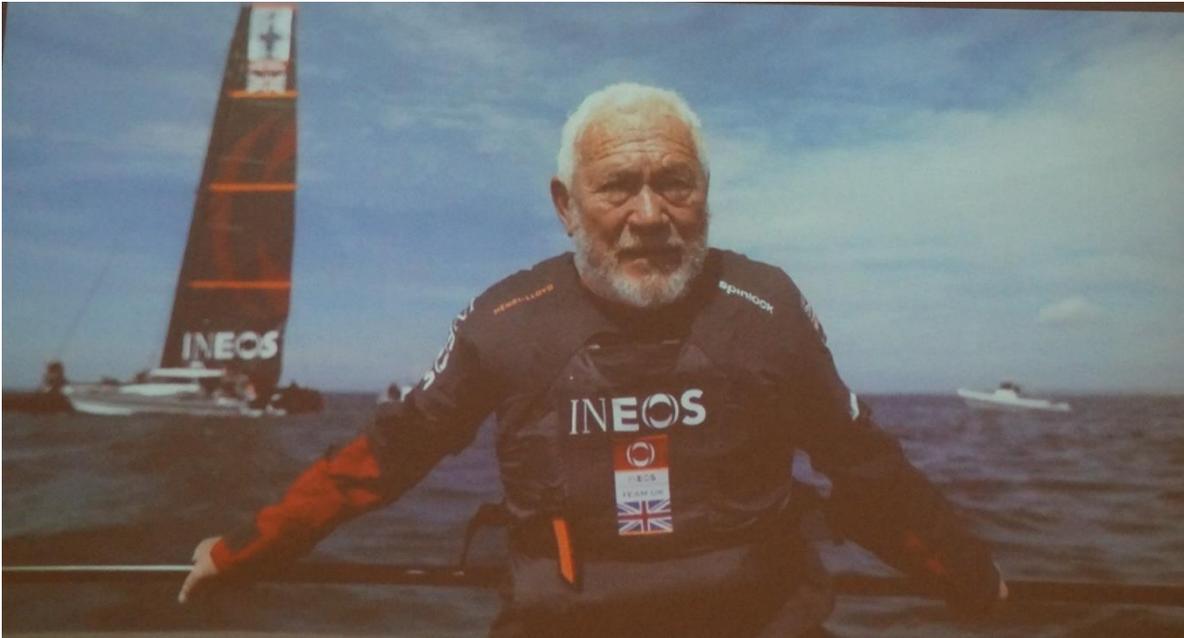
La vita di Sir Robin Knox-Johnston può essere definita molto avventurosa, instradato alla vita sul mare grazie al libro “Kon Tiki” regalatogli a 14 anni che ha acceso in lui la curiosità prima e la passione poi per il mare, tanto che intraprese (nel periodo 1957 al 1968) la carriera di ufficiale di marina sia sulle navi della Royal Navy che sulle

navi mercantili da carico, compiendo numerose traversate atlantiche. L'impresa di Sir Francis Cinchester il primo uomo a che con la sua barca "*Gipsy Moth IV*" nel 1967 ha circumnavigato il globo a vela con scalo (circa 1 mese a Sydney in Australia), gli diede l'ispirazione di fare come Sir Francis Cinchister il giro del globo a vela, aggiungendo la difficoltà di farlo senza scalo fu così che, trovati gli sponsor necessari, nacque la "Global Race" una regata a vela per navigatori solitari senza scalo intermedio; regata che Sir Robin Knox intraprese con la sua barca "*Suhaili*", un ketch costruito nel 1995 in India su progetto di Colin Archer che prevedeva la trasformazione di una lancia da salvataggio norvegese in un 2 alberi armato a Ketch in modo di avere contemporaneamente una grande superficie velica e contemporaneamente un centro velico di spinta basso per ridurre lo sbandamento della barca con venti prodieri ed al traverso. L'aver 2 alberi uguali, che issavano le stesse vele, consentiva di ridurre il numero di vele di ricambio da portare dietro a vantaggio del peso e dello spazio a bordo.

Nel frattempo, il mondo dello shipping stava cambiando, le navi erano sempre più veloci e le soste in porto (grazie all'avvento dei containers), si riducevano sempre di più, togliendo quel fascino di avventura e scoperta di posti e genti lontane sempre più difficile. Quindi Sir Robin cercò nuovi stimoli e l'impresa di Sir Francis CICHESTER con il *Gipsy Moth IV* che fece il giro del mondo in solitario, gli fu di ispirazione, l'unica cosa mai compiuta da un essere umano, era il giro del mondo senza scalo.

Negli umani, la ricerca dei limiti ed il volerli superare è insito nella natura stessa dell'uomo, il progresso tecnico, le esplorazioni di spazi sempre più difficili ed ostili, sono sempre stati realizzati grazie al retaggio del DNA umano, che spinge l'essere umano a compiere azioni che il buon senso scarterebbe. Sir Robin decise allora di organizzare un evento storico mai tentato prima, una regata a vela che circumnavigasse il globo e senza scalo. Trovati gli sponsor giusti (principalmente il *Sunday Times*), riuscì ad organizzare la 1^a regata intorno al mondo in solitario senza scalo, chiamata "*Sunday Times Golden Globe Race*";

regata che offriva un premio di 5,000 Sterline per chi avesse compiuto il percorso nel minor tempo possibile.

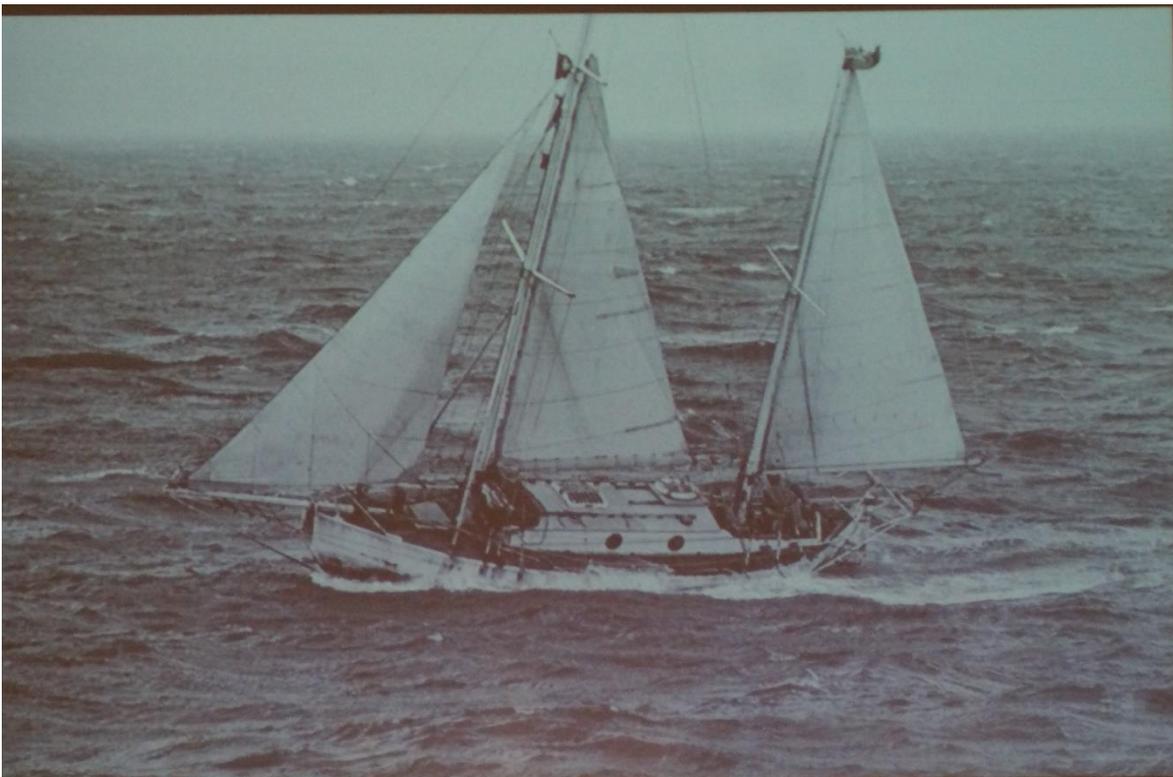


Il comandante Robin Knox Johnston

Pur regatando con la barca più piccola [solo 9,8 (m.) di lunghezza], Sir Robin fu l'unico a compiere il percorso completo, gli altri 7 concorrenti abbandonarono per rottura od altri motivi; come, ad esempio, il Francese Bernard Moitessier (il più vicino a Sir Robin), che decise di abbandonare la Corsa e fare rotta su Thaiti. Consegnando di fatto la vittoria a Sir Robin che compì il periplo senza scalo dal 14 Giugno 1968 (giorno della partenza da Falmouth) al 22 Aprile 1969 (giorno del suo arrivo a Falmouth), diventando contemporaneamente il 1° navigatore in solitario a circumnavigare il globo ed il più veloce della regata (dato che era l'unico rimasto). La grandezza di Sir Robin Knox, è testimoniata anche dal fatto di avere donato il suo premio di 5,000 Sterline alla famiglia di Donald Crowhurst (disperso durante la regata), che si pensa si sia suicidato dopo essere stato scoperto nell'aver cercato di alterare

il suo percorso allo scopo di vincere il premio di velocità. Alla domanda come mai di un tale gesto di generosità, Sir Robin ha spiegato che per lui la cosa più importante era quella di essere stato il primo navigatore a compiere la circumnavigazione del globo senza scalo; il resto erano solo soldi, ed avendo saputo che la famiglia di Donald Crowhurst (dopo la tragica scomparsa del capofamiglia), si trovava in seri guai finanziari, pensò che quello era il migliore uso da fare di quei soldi arrivati inaspettati in quanto lui (essendo stato l'unico ad essere arrivato), era forzatamente anche il più veloce.

Abbandonata definitivamente la carriera di comandante sulle navi mercantili, si dedicò alle regate oceaniche con diverse barche a vela tra cui il catamarano ENZA che durante la regata *Jules Verne Trophy* subì una avaria grave ad uno dei 2 scafi, che costrinse Sir Robin all'abbandono.



Il ketch *Suhaili* , 9,8 m, in navigazione attorno al globo.

Ad un personaggio di questa levatura, non poteva mancare l'invito a fare parte del team inglese INEOS che preparava la barca che correva

nella America's Cup, tipo di barca "AC 75" che lo ha fortemente impressionato per le elevatissime velocità raggiunte.

Alla fine della conferenza Sir Robin ha risposto alle seguenti domande del pubblico:

- 1) - La pianificazione del cibo e relativo stivaggio nella barca (assieme a tutto il resto come acqua e vele di ricambio);
- 2) - Quale è stato il più grosso progresso nel campo della navigazione a vela.

Alla prima domanda ha spiegato che aveva stimato in 300 giorni la durata del viaggio e che ha aumentato per precauzione del 10% (30 giorni) la durata prevista quindi 330 giorni (circa 47 settimane), avendo fatto un menù settimanale è stato facile identificare la tipologia e quantità di cibo da imbarcare prima della partenza. Con 2 mesi di cibi freschi ed il rimanente in scatolette disposte sul pagliolo della barca, tanto che alla partenza era obbligato a camminare carponi all'interno della barca ed il bordo libero alla partenza (distanza del ponte di coperta all'acqua) era inferiore ai 2 piedi (circa 60 cm.).

Alla seconda domanda ha spiegato che a parere suo il più notevole progresso nel campo della navigazione a vela, è stato l'avvento del G.P.S. (Ground Positioning System), che considerando la non elevata velocità delle barche a vela convenzionali, consente di monitorare costantemente in pieno oceano, la posizione della barca riducendo quindi il rischio di compiere percorsi inutili ed evitare posizioni che potrebbero risultare pericolose.

Un lungo applauso ha concluso l'incontro con un gigante della vela.

Flavio SCOPINICH

LETTURE RIVISTE

TTM Tecnologie Trasporti Mare

La transizione verde, i nuovi confini della sostenibilità nello shipping e le soluzioni tecniche impiegate, tra le quali il cold ironing per l'elettificazione dei porti, sono alcuni dei temi che caratterizzano il nuovo numero della rivista TTM-Tecnologie Trasporti Mare (3/2023), da 54 anni testata di riferimento dell'industria marittima italiana nonché organo ufficiale di Atena (Associazioni italiana di Tecnica navale). Nelle pagine del numero, i lettori trovano inoltre un "mare" di informazioni e contributi redazionali sul mondo dello shipping attinenti la formazione delle nuove figure professionali di bordo, normative e regolamenti internazionali che si apprestano ad accompagnare la blue economy lungo la rotta della transizione ecologica. Da segnalare infine l'ampio spazio dedicato ai contributi redazionali storico-culturali grazie al tradizionale appuntamento con l'Associazione Casina dei Capitani e l'aggiornamento dell'archivio DuilioShip della Scuola Politecnica dell'Università di Genova e del suo patrimonio di disegni blue print originali provenienti dal materiale conservato dalla Regia Scuola Superiore Navale del capoluogo ligure, impreziosito dalla recente acquisizione di un disegno tecnico, riconducibile alla fine del XIX secolo, del piroscavo Città di Milano, prima unità posacavi italiana. Coordinatore Angelo Marletta.

Rivista Marittima

La Rivista Marittima , mensile della Marina Militare dal 1868, sotto la direzione di Daniele Sapienza , prosegue la sua rotta a velocità elevata

attorno al mondo geopolitico e militare, fornendo al lettore gli elementi essenziali per capire il travagliato percorso della storia. Fondamentali gli allegati di approfondimento tecnici e di battaglie navali, che vengono raccolti nelle librerie di casa, Inoltre la Rivista si avvale dell'Ufficio Storico della Marina con un ricco carnet da cui la testata ricava spunti e orientamenti. Inoltre la Rivista in ogni numero ospita contributi di alto livello economico, diplomatico, militare redatti da nomi di prestigio .Non mancano le pagine culturali legate alla pubblicistica estera, ai libri editi in Italia, recensioni e segnalazioni . Se poi volete apprendere a che punto si armano le marine militari la rubrica relativa è ricca di dettagli che fanno pensare all'evoluzione delle armi. E-mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it;

VITA E MARE

E' in uscita Vita e Mare , il periodico della gente di mare edito dal Collegio Capitani lc e dm dal 1963, presidente Giovanni Lettich, direttore responsabile Bettina Arcuri. Ne parliamo nel prossimo numero.



The INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB

Port of Genoa

GENOVESI VIAGGIANTI, storie e avventure in “navigazione” per il mondo

In occasione della "Ocean Race", il Propeller Club - Port of Genoa ha pensato di proporre un evento che - innestandosi nell'ambito delle manifestazioni destinate a corredare l'arrivo della faticosa regata -

intende costituire un contributo e, al tempo stesso, un tributo del nostro Club in un momento così significativo per la nostra città.

Così nel corso della "Mostra Odo Pinteri - Barche e Migrazione: Uomoterra e Mito"- promossa dal nostro socio ing. Fabio Capocaccia ed organizzata in accordo tra IIC, Comune di Genova e CCIA presso la SALA DELLE GRIDA di Palazzo della Borsa dal 21 giugno al 6 luglio - il giorno 4 LUGLIO 2023 dalle ore 17,30 si terrà un incontro sul tema GENOVESI VIAGGIANTI Storie ed avventure in "navigazione" per il mondo con relatori i nostri due soci (in ordine alfabetico): dott. Filippo ARAGONE & ing. Guido BARBAZZA Moderatore: dott. Matteo Cantile di PRIMOCANALE

Avremo così modo di incontrarci e di ascoltare storie di viaggi e di avventure vissute dai due relatori nel corso delle loro "navigazioni" attorno al mondo e sviluppate per l'occasione attraverso la regia del noto giornalista televisivo. Le prenotazioni sono già aperte: l'evento è gratuito e saranno graditi anche i vostri famigliari ed i vostri amici.

Elisa Mazzola

Segreteria organizzativa propellergenoa@propellerclubs.it
Cell. +39 391.73.26.687

○*○○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

PROPELLER NEWS

GRANDI YACHT

**“ FENOMENO MONDIALE DI CREATIVITA' E TECNOLOGIA
ED EMBLEMA DELLA CANTIERISTICA LEADER DEL NOSTRO
PAESE”**

Al termine del nostro anno sociale abbiamo pensato di concludere i nostri incontri conviviali con un evento che si terrà presso la sede dello YACHT CLUB nella serata del giorno 11 LUGLIO 2023 sul tema

"GRANDI YACHT: FENOMENO MONDIALE DI CREATIVITA' E TECNOLOGIA ED EMBLEMA DELLA CANTIERISTICA LEADER DEL NOSTRO PAESE"

Condotta dal nostro Consigliere, ing. Lorenzo Pollicardo - ideatore della serata che illustrerà lo scenario internazionale del settore - "guest star" della serata sarà l'ing. Vincenzo Poerio, per oltre 25 anni a capo del primo cantiere al mondo - Benetti -, oggi A.D. del Cantiere TANKOA e Presidente della Fondazione ISYL, Academy dello Yachting e delle Logistica nautica.

Nicola Capuzzo, Direttore della testata SUPER YACHT 24 modererà il dibattito che si annuncia ricco di spunti ed interventi di esperti ed operatori del set Elisa Mazzola Segreteria organizzativa

RIMORCHIATORI MEDITERRANEI

I servizi ausiliari portuali ,come la European Tugowners Association, aziende considerate minori nello shipping hanno creato flotte non solo di rimorchiatori .E ora nella famiglia genovese Alberto, figlio di Giovanni Dellepiane, ha preso il timone, con alle spalle il Gruppo MSC.

RIMORCHIATORI MEDITERRANEI

Alberto Dellepiane nominato nuovo presidente dell'European Tugowners Association (ETA)

La nomina avvenuta nei giorni scorsi in occasione della sessantesima assemblea generale annuale dell'unica associazione che rappresenta il rimorchio portuale in Europa

Alberto Dellepiane – Managing Director Italia Rimorchiatori Mediterranei, tra i primi operatori di rimorchio portuale nel mondo con circa 170 mezzi e oltre 1.000 dipendenti operativi in Europa, Asia e Sud America, è stato nominato presidente dell'European Tugowners Association (ETA), l'unica associazione che rappresenta il settore del rimorchio portuale in Europa a cui fanno riferimento 83 aziende attive nel comparto in 25 paesi.

La nomina è avvenuta giovedì 15 giugno in occasione della sessantesima assemblea generale annuale dell'associazione tenutasi ad Alicante a cui hanno partecipato 140 delegati.

Il dott. Alberto Dellepiane ricopre oggi l'incarico che in passato era già stato del padre Giovanni Dellepiane, a testimonianza dell'impegno all'interno di una delle più antiche associazioni in Europa nel settore marittimo.

Il dott. Dellepiane guiderà l'European Tugowners Association per i prossimi due anni con l'obiettivo di proseguire nel dialogo con tutti gli stakeholders del comparto e gli enti regolatori per sostenere le aziende associate nell'affrontare le sfide in corso e cogliere al meglio le opportunità che i cambiamenti in atto stanno generando.

Il nuovo incarico ai vertici dell'associazione europea di categoria rappresenta per il dott. Dellepiane un ulteriore importante riconoscimento dopo la nomina a presidente di Assorimorchiatori, l'Associazione Italiana Armatori di Rimorchiatori che riunisce la maggioranza delle società di rimorchio portuale, avvenuta nel maggio 2022.

Rimorchiatori Mediterranei

Rimorchiatori Mediterranei SpA, parte del Gruppo MSC, è tra i primi operatori di rimorchio portuale nel mondo, un servizio fondamentale per la sicurezza della navigazione delle grandi navi mercantili e passeggeri nelle acque portuali e lungo le coste.

Con headquarter a Genova, circa 170 mezzi tecnologicamente all'avanguardia e oltre 1.000 dipendenti operativi in Europa, Asia e Sud America, il Gruppo Rimorchiatori Mediterranei controlla 14 società operanti in regime concessorio pluriennale o in licenza in numerosi porti italiani, tra cui Genova, Salerno, Augusta, Siracusa, Milazzo, Ravenna, Ancona e altri scali, e all'estero nei porti di Malta, Floro (Norvegia), Singapore, in Malesia e in Colombia, oltre a essere presente attraverso partecipazioni strategiche nel porto di Trieste e in Grecia al Pireo.

Contact: Barabino & Partners 010.27.25.048 Jacopo Pedemonte
j.pedemonte@barabino.it ilaria.schelotto@barabino.it
335.69.81.186

3



affarinternazionali

di Stefano Silvestri

Dialogo tra Meloni e Macron all'Eliseo; incriminato il figlio di Joe Biden;

La Germania ha pubblicato la sua prima strategia di sicurezza nazionale;il Guatemala alle urne;delegazione africana in Ucraina ; il golpe dei Wagner in Russia;

Buongiorno dalla redazione di Affarinternazionali. Il 20 giugno la presidente del Consiglio Giorgia Meloni si è recata a Parigi: ufficialmente per sostenere la candidatura di Roma per Expo 2030, ma il viaggio è diventato una buona occasione per distendere i rapporti con l'Eliseo. Ne parla Alberto Toscano: in assenza di un'intesa personale tra la premier italiana e Macron, il peso delle relazioni commerciali e culturali che uniscono Italia e Francia non può far altro che favorire il dialogo tra i due leader.

Il figlio di Joe Biden, Hunter, è stato incriminato e si è dichiarato colpevole per alcuni reati minori al fine di raggiungere un patteggiamento che gli eviti il carcere. Giampiero Gramaglia racconta come si tratti del primo figlio di un presidente incriminato per reati federali, facendo il paio con il primo ex presidente incriminato poche settimane fa, Donald Trump. L'ex presidente è tornato all'attacco di Hunter Biden, seguendo un leitmotiv che lo aveva già portato ad un passo dall'impeachment e che potrebbe condizionare anche la prossima campagna elettorale.

Il 14 giugno la Germania ha pubblicato la sua prima Strategia di sicurezza nazionale. Nella sua analisi, Michelangelo Freyrie la definisce un "prodotto ibrido": il documento guarda al passato analizzando il contesto nel quale si muove la Germania, ma introduce anche un concetto di "sicurezza integrata" che concettualizza la salvaguardia del

paese. Sebbene manchi, oltre alla definizione degli interessi e dei valori della politica di sicurezza tedesca, una chiara definizione delle priorità d'azione.

Domenica 25 giugno il Guatemala è chiamato al voto per il primo turno delle elezioni generali. Un voto che arriva in un momento di estrema sfiducia e di crisi democratica, come scrive Antilla Fürst della redazione de Lo Spiegone: in un paese in cui il 60% della popolazione vive sotto la soglia di povertà e che non riesce ad affrontare il problema della violenza endemica, anche la prospettiva, tenuta viva negli ultimi anni da manifestazioni e opposizioni, di voltare pagina rispetto alla corruzione dilagante sembra ormai svanita.

Nella rassegna stampa africana, Jean-Léonard Touadi parla della missione di una delegazione africana in Ucraina, al fine di mediare una possibile soluzione del conflitto. Un viaggio, tuttavia, poco fruttuoso anche a causa delle diverse defezioni dell'ultimo minuto. Tra le altre cose, si parla della riammissione dell'Eritrea nell'Igad dopo 16 anni; delle nuove tensioni tra il governo etiope e i ribelli del Tplf; e del referendum costituzionale di domenica scorsa in Mali, i cui risultati tuttavia non sono ancora noti.

La 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 buona settimana dalla redazione di Affarinternazionali. Tra il 24 e il 25 giugno il capo della brigata Wagner, Evgenij Prigozhin, ha guidato una rivolta che ha scosso le fondamenta del potere putiniano, con i 5 mila mercenari fermati a 200 km da Mosca da un accordo raggiunto grazie alla mediazione del presidente bielorusso Lukashenko. Secondo Ettore Greco, nonostante lo stop alla “marcia della giustizia”, la ribellione di Prigozhin può essere il primo passo verso una crisi, anche di

consenso,

dell'attuale

regime

russo.

Nei giorni scorsi, durante l'esame in Commissione Esteri di un disegno di legge riguardante la ratifica del Mes, i deputati della maggioranza non si sono presentati e non hanno partecipato al voto. Ferdinando Nelli Feroci scrive di una situazione che resta ancora in bilico, in vista della discussione in aula prevista per il 30 giugno. Il governo potrebbe ignorare il parere favorevole del ministero dell'Economia e chiedere un rinvio della discussione a dopo la pausa estiva, in quello che sarebbe l'ennesimo atto della "commedia all'italiana" sul tema del Meccanismo europeo di stabilità.

Nona Mikhelidze, in un intervento su Radio Radicale ripercorre la cronologia degli eventi della rivolta del gruppo Wagner e si sofferma sulla "fragilità del sistema-Putin". La rapida caduta dell'esercito regolare russo a Rostov e Voronezh, e il "ricatto" ordito da Prigozhin ai danni di Putin, mettono in luce soprattutto la sopravvalutazione delle forze militari di Mosca, lontano dalla narrazione del "secondo esercito al mondo". Un messaggio diretto in maniera forte e chiara anche all'Occidente.

Poche settimane fa l'Istituto Affari Internazionali ha organizzato il webinar "Re-Framing EU-Tunisia relations", per discutere dei nuovi equilibri nel rapporto tra l'Europa e la Tunisia. Ne scrivono Akram Ezzamouri e Miriam Zenobio: sebbene il recente impegno rifletta la costante preoccupazione dell'Ue per la gestione dei flussi migratori, la politica europea non può perdere di vista il regresso democratico in corso nel Paese dal 2021 e la necessità di riforme strutturali socio-economiche e politiche.

A poco più di un mese dall'ultima tornata elettorale, la Grecia è tornata di nuovo alle urne, in un'elezione che ha confermato la vittoria schiacciante del centrodestra di Nea Dimokratia, guidato dal premier uscente Kyriakos Mitsotakis che avrà la possibilità di formare un

Si è svolta a Roma, presso l’Aula del Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la presentazione del Rapporto annuale 2022 delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

L’incontro, rivolto alla stampa, si è tenuto alla presenza del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Matteo Salvini e del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone. Il "Rapporto Annuale", realizzato dal Comando Generale, fornisce un quadro completo delle attività svolte dalle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

Nella sua seconda edizione, il rapporto annuale “ci restituisce i numeri – ha dichiarato il ministro Salvini – che rendono giustizia del lavoro, della passione, dell’impegno, della professionalità delle donne e degli uomini della Guardia Costiera.”

A illustrare i dati, introdotti da un breve filmato di presentazione, è stato il Capitano di Vascello Cosimo Nicastro, Capo Ufficio Comunicazione del Comando Generale.

Sicurezza e legalità, si confermano i valori assoluti anche nel 2022, certificati anche dalle evidenze operative: 2.183 persone salvate, oltre 1.300 illeciti ambientali accertati, 372 tonnellate di prodotto ittico sequestrato, frutto di attività illecite.

Risultati questi raggiunti grazie anche all’ausilio della componente tecnologica. Tra i diversi sistemi in uso alla Guardia Costiera, il Clean Sea Net, che permette di localizzare eventuali inquinamenti in mare causati da navi e indentificare i responsabili, e il PELAGUS che consente di monitorare costantemente circa 80.000 navi e processare nell’arco dell’anno 21 miliardi di informazioni e dati utili per garantire la sicurezza in mare.

I droni, messi a disposizione della Guardia Costiera dall'agenzia europea EMSA hanno volato, non solo per garantire la sicurezza della navigazione, ma anche al servizio dell'ambiente con 329 ore complessive di volo e 56 avvistamenti di grandi vertebrati marini. Preziosi dati messi a disposizione della comunità scientifica.

Il patrimonio naturale delle Aree Marine Protette è stato tutelato dalla Guardia Costiera con 3.464 missioni navali, 244 missioni aeree e 92 missioni subacquee, con ricadute positive sul turismo e sull'economia.

A tutela delle risorse ittiche del Paese, degli onesti operatori del settore e dei consumatori, l'attività del Corpo in materia di pesca ha registrato oltre 90.000 controlli che hanno portato a 8 milioni di euro di sanzioni.

L'attività ispettiva e certificativa del naviglio nazionale ha concorso a sostenere lo sviluppo della "Blue economy". L'articolato e approfondito sistema di controlli condotto dagli ispettori della Guardia Costiera sulle unità italiane (6.374 i certificati rilasciati a unità maggiori) ha contribuito al raggiungimento di prestigiosi risultati internazionali. Tra le 1.627 unità straniere ispezionate nei porti italiani, 199 sono state sottoposte a fermo amministrativo per gravi carenze tali da compromettere la sicurezza della nave.

L'efficienza dei servizi e le risposte al cittadino si traducono in 5.804 bollini blu rilasciati in mare e 165 sui laghi maggiori, 37.860 procedimenti amministrativi istruiti per patenti nautiche.

“La presentazione del Rapporto 2022 è un'occasione per raccontare qual è il nostro ruolo nel mondo marittimo – ha dichiarato l'Ammiraglio Carlone – un mondo marittimo sempre più complesso e variegato. Come organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Guardia Costiera si pone al centro della marittimità del Paese: con la nostra prontezza operativa, la presenza in mare e a terra siamo sempre più vicini ai cittadini”.



The INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB

Port of Genoa

Martedì 20 giugno 2023, il Propeller Club – Port of Genoa ha organizzato una riunione conviviale presso il Grand Hotel Savoia, che ha visto come relatori (in ordine alfabetico) Roberto MARTINOLI e Barbara MUCKERMANN, sul tema molto interessante:

“CROCIERE: LE NUOVE FRONTIERE DEL LUSSO E DELL’AVVENTURA”

Dopo i momenti conviviali dell’aperitivo e della cena, la Presidente Giorgia BOI ha avviato la serata salutando e ringraziando i presenti; ha poi lasciato la parola all’Assessore Marta Brusoni ed al Consigliere Regionale Stefano Balleari, i quali hanno portato, rispettivamente, i saluti istituzionali del Comune di Genova e della Regione Liguria.

L’incontro, moderato dal Vicepresidente del Propeller Club – Port of Genoa Adv. Enrico MOLISANI, è stato dedicato al settore crocieristico, con particolare riferimento alle crociere di lusso.

Il moderatore ha introdotto l’argomento della serata sottolineando come il lussuoso stile di Silversea richiami alla mente la raffinatezza delle crociere “di un tempo”, quando il viaggio era considerato alla

stregua di un'esperienza catartica, l'attenzione per i passeggeri era massima e ogni dettaglio veniva curato con grande eleganza.

Ha poi lasciato la parola al Dott. Roberto MARTINOLI, Senior Advisor Royal Caribbean Group e CEO Jason Liberty, il quale ha presentato una visione globale del settore e, in particolare, di quello della compagnia per cui opera.

Martinoli ha evidenziato che il mercato mondiale delle crociere attuale conta 31,5 milioni di passeggeri e circa 1,2 milioni di posti di lavoro, con un giro d'affari di 155 miliardi di dollari. Inoltre, si prevede un aumento della capacità delle navi da 644.000 a 746.000 posti letto. Nonostante l'età media dei crocieristi sia piuttosto elevata, le compagnie stanno ideando strategie di marketing capaci di attirare le nuove generazioni, infatti l'85% dei millennial ha mostrato interesse per una crociera.

Un passaggio obbligatorio ha poi riguardato il tema della sostenibilità: le principali organizzazioni ambientaliste infatti si stanno impegnando al fianco degli operatori del mercato delle crociere per fissare obiettivi comuni a tutela dell'ambiente.

Il relatore ha concluso la propria presentazione affermando che oggi il settore crocieristico è uno dei più regolamentati e la tendenza di questa attenzione non è destinata a diminuire.

La Dott.ssa Barbara MUCKERMANN, CEO Silversea Cruises ha focalizzato il suo intervento sulla propria compagnia, fondata nel 1994, la quale, andando incontro alle esigenze e gli interessi dei clienti, ha saputo rispondere alle esigenze ed ai desideri dei clienti combinando l'eccellenza del lusso tradizionale con il mondo emozionante dell'avventura, creando un nuovo settore. Nonostante Silversea rappresenti “solo” il 3% del mercato complessivo delle crociere, essa è il leader nel segmento “luxury and expedition”.

Peraltro, le navi della Silversea raggiungono luoghi molto particolari

come l'Artide, l'Antartide, le isole Galapagos e la selvaggia Kimberley Coast del Nord dell'Australia. In questi luoghi affascinanti e selvaggi è possibile vivere esperienze indimenticabili anche grazie all'incontro con animali di rara bellezza come pinguini, foche, balene e orsi polari. Per far sì che i crocieristi si immergano completamente nelle aree visitate, le destinazioni sono raggiunte attraverso navigazioni rilassanti e durante la permanenza a bordo gli ospiti godono di ogni possibile confort **immaginabile.** Per Silversea il benessere dei clienti rappresenta la priorità assoluta tant'è che coloro che soffrono di mal di mare possono optare per un volo privato, invece della navigazione, per raggiungere le loro destinazioni **previste.** La relatrice ha concluso anticipando alcune delle nuove destinazioni che raggiungeranno nei prossimi anni le navi Silversea.

Successivamente si è tenuto un interessante dibattito, reso tale dalle domande ed osservazioni di numerosi soci, compresi Giorgia Boi, Fabio Capocaccia ed Enrico Molisani.

Al termine del dibattito la Presidente Giorgia Boi ha voluto porgere un cordiale ringraziamento a tutti i numerosi partecipanti ed, in particolare, ai relatori e il moderatore, a cui ha consegnato un presente come segno di stima e di apprezzamento da parte di tutto il Propeller Club di Genova.

Cordiali saluti

Elisa Mazzola

Segreteria Organizzativa

○*



Newsletter settimanale a cura di Alberto Quarati

Vago (Msc): “L’Europa si è dimenticata del trasporto marittimo”

“Il Pnrr non funziona per i traghetti. Stiamo parlando di transizione ecologica, ma i traghetti sono navi vecchie e che andrebbero rinnovate, così come ha fatto l'industria croceristica”

Economia debole? Per Paolo Savona bisogna ridurre i tempi delle opere pubbliche

“Oggi c’è lo scontro tra chi dice la politica monetaria deve porre rimedio all'inflazione, a costo di una ulteriore recessione, e altri che dicono 'vediamo di uscire dall'alto', con una maggiore produzione, quindi con la realizzazione più o meno rapida del Pnrr”

Fine DLNotizie Logbook n. 19