

23 DL Notizie Logbook 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA

E DI MARE 6 agosto 2023

www.deciolucano.it

Nucleare e risorse verdi

Ritorna nell'interno la storia della marineria passeggeri italiana.



Luna piena il primo di agosto 2023. Una poesia per salutarla.

Stanotte il gran caldo mi ha portato alla finestra./Non ho trovato la frescura che speravo/ ma ho potuto salutare la luna nuova/ tra i rami del pino un vero acquarello//un quadro d'autore che suscita qualcosa di

più/dell'ammirazione... gioia dello spirito/Difficile tornare a letto e chiudere dietro la tenda quella dolce compagnia.

Marialuigia Monfredini Sezzi

○*

○



Mare a Sori, levante Genova, ore 11 del mattino, fotografato da Ensico Zena il primo agosto 2023. Dalle varie facce, ambiguo, questo mare.

○*

PARLARE PAROLE : I giovani di adesso

Sto rileggendo MAESTRALE di Vittorio G. Rossi libro del 1976, e ho pensato di riprendere, vista l'attualità, un brano che riguarda i giovani

e l'origine del detto “ parlare parole” , che noi di Logbook DI Notizie, usiamo spesso.

Adesso i giovani dicono << che me ne faccio dei miei 19 anni?>>. Per noi avere 19 anni, era molto più facile che per loro adesso,, noi non avevamo niente, loro hanno tutto.

Questa la più grossa disgrazia che poteva capitargli.

Le cose non bisogna averle, bisogna farsele; allora le cose non restano fuori di noi, entrano dentro, si incarnano, ci appartengono.

Mai come adesso nella storia dell'uomo le cose che l'uomo ha , sono rimaste fuori dell'uomo.

Il primo pensiero che uno ha, quando ha una motocicletta o un'automobile, è di cambiare, averne un'altra, lui ha già messo gli occhi sopra qualcosa d'altro; noi siamo le cose che si desiderano, non quelle che si hanno.

Noi avevamo noi stessi, quella era la nostra proprietà; tutto il resto era da conquistare , loro adesso hanno tutto, meno che se stessi..

La nostra ricchezza erano quei 19 anni, quando le avevamo.

Essere giovane è un'opinione; salvo pochissime cose , che non sono un'opinione perché non sono sostituibili; e anche essere vecchi, è un'opinione; la vita è l'idea che uno se ne fa.

Ai giovani di adesso dà fastidio di essere civili; si sentono legati a qualcosa di cui non possono più fare di meno, ma a cui loro non hanno partecipato; si sentono tirati a cominciare loro il mondo, come se fossero al principio del mondo; ma loro vivono di pillole , di iniezioni; al principio del mondo vivevamo di frutta, ancora selvaggia, perché è stato l'uomo ad addomesticare tutto, anche la frutta, anche se stesso; e loro non hanno nei loro denti né la forza né il coraggio.

E le mamme li hanno sempre alla mammella, anche se le mammelle per quell'uso non usano più;e le barbe selvagge e la mammella materna rimarranno nella storia di questo tempo bastardo a dare l'idea di questo tempo bastardo.

Perciò i giovani di adesso sono pieni di tempo vuoto non adoperato ;è la cosa più pesante che ci sia da portare sulle spalle.

E allora si passa il tempo a parlare parole ; a spiegare quello che non si può spiegare; perché ogni generazione ha i denti che ha.

E può avere i denti di latte tutta la vita.

Vittorio G. Rossi

SPRUZZI DI SALMASTRO

Cronaca commentata

Crisi palpitante nei comunicatori

Nella Newsletter Professione Reporter del primo agosto titolata **Salviamo il giornalismo** una serie di articoli mostrano un “esercizio” della comunicazione lontano dai canoni professionali e una inquietudine nelle redazioni dei giornali dovuta a pessimi rapporti con i direttori che ovviamente rispondono agli editori/proprietari. Dispiace vedere finire così un mestiere che è il rapporto tra la realtà e i cittadini, una autocensura – così la definiva Montanelli-- di tanti professionisti. Il pensiero va alla Costituzione sbandierata di libertà delle opinioni, ma purtroppo anche di falsità e di miseria nell'impostare talkshow improntati solo alla politica del parlare parole.

Civiltà del lavoro

Il feroce dibattito sul reddito di cittadinanza ha portato alla luce tantissime erogazioni di somme non dovute, questa è una verità non sopprimibile. Manca una cultura del lavoro , una dignità e una lealtà nel rapporto tra Stato e cittadini. Purtroppo si arriva anche alle divisioni tra le regioni italiane, ritenendo, a conti fatti alla mano, che il Sud Italia, sia popolato di furbi succhiatori senza merito dalla mammella dello Stato.

Cristiani perseguitati

Come mai il sommo Pontefice non denuncia quello che avviene ogni giorno in alcune nazioni del centro America, dell'Africa , dell'Asia dove essere cristiano, professare questa religione significa esporsi a gravi rischi fino all'uccisione ?

Aerei senza pilota

Viene naturalmente dagli Stati Uniti la notizia che esperimenti e l'attivazione di alcune linee commerciali di velivoli c.d. cargo sono senza pilota, non proprio droni, aerei di tutto rispetto nel volume trasportato di merci.

Pensiamo che autonomous flight sia ancora lontana dai cieli, ma non illudiamoci di trovarci un giorno un esperimento su qualche volo di linea, e noi fino alla partenza e poi a bordo non sapevamo nulla.

Operazione Rina

5 agosto 2023 – Registro Italiano Navale, Fondo Italiano d'Investimento e RINA S.p.A. annunciano la sottoscrizione di **un accordo finalizzato all'ingresso del fondo nel capitale sociale di RINA S.p.A.**

L'operazione, il cui closing è previsto nell'autunno 2023, prevede al suo completamento un'iniezione di capitali fino a 180 milioni di euro sotto forma di equity per una ripartizione delle quote che vedrà Registro Italiano Navale mantenere la maggioranza, Fondo Italiano d'Investimento e altri co-investitori rilevare una quota di minoranza fino al 33% e il management aziendale partecipare al capitale con il 2,5%.

Fondo Italiano d'Investimento SGR opererà attraverso una struttura innovativa che prevede l'investimento di Fondo Italiano Consolidamento e Crescita (FICC), Fondo Italiano Consolidamento e Crescita 2 (FICC 2) e, per la prima volta, di un pool di co-investitori di primario standing coordinati da Fondo Italiano. Si tratta della prima operazione effettuata da FICC 2, la seconda edizione del fondo dedicato alla crescita e al consolidamento delle aziende italiane, che per l'occasione ha anche effettuato, a solo un mese dal lancio, un primo closing a 245 milioni di euro complessivi, cui partecipano in qualità di investitori cornerstone CDP Equity, Fondazione ENPAM, Intesa Sanpaolo, UniCredit e altri primari investitori.

L'ingresso di Fondo Italiano nel capitale della multinazionale con sede a Genova è finalizzato ad apportare un ulteriore sostegno alla crescita, per via organica e inorganica, e alla internazionalizzazione del Gruppo. RINA S.p.A. negli ultimi vent'anni si è sviluppata e diversificata significativamente in tutto il mondo affermando sempre più il proprio brand nei settori di riferimento della consulenza ingegneristica e del Testing, Inspection & Certification (TIC).

Nel 2022 RINA S.p.A. ha registrato ricavi pro-forma di oltre 700 milioni di euro.

Nel 2023 sta confermando gli obiettivi di crescita previsti a quasi 800 milioni di euro.

Da Porto&Interporto, Primo Magazine 4 agosto 2023

○*



affarinternazionali

di Stefano Silvestri

Buongiorno dalla redazione di Affarinternazionali. Si è concluso venerdì 28 luglio il Vertice Russia-Africa a San Pietroburgo, un summit che ha deluso le aspettative dei Paesi africani partecipanti. Come affermato da Jean-Léonard Touadi, dall'incontro è emerso che "le prerogative e le urgenze non sono correttamente allineate tra Mosca e le capitali africane. La divergenza delle priorità è stata evidente al forum Russia-Africa". Meno dell'1% degli investimenti diretti esteri in Africa proviene dalla Russia. In sostanza, la Russia contribuisce poco o niente alla ricchezza del continente.

"Zelensky ha capito che essere membro della NATO ora non è così rilevante". È la convinzione espressa dal presidente americano Joe Biden poco prima di lasciare il vertice dell'Alleanza a Vilnius. Un modo anche per rivendicare la sua capacità di persuasione nei confronti del presidente ucraino. Tre considerazioni a firma di Ettore Greco sul percorso di adesione alla Nato dell'Ucraina, alla luce dell'indirizzo indicato dalla presidenza Biden.

La terza incriminazione di Donald Trump in pochi mesi, sarà formalizzata oggi, 3 agosto, da un giudice di Washington. Secondo il procuratore speciale Jack Smith, le cui conclusioni sono state avallate dal Grand Jury, Trump infranse diverse leggi per cercare di rimanere alla Casa Bianca. Giampiero Gramaglia ritorna sulle vicende giudiziarie di Trump, con la nomination repubblicana all'orizzonte: "Oggi, i sondaggi dicono che Trump è solidamente in testa alla corsa alla nomination repubblicana, con oltre il doppio dei consensi del governatore della Florida Ron DeSantis, che doveva insediare, mentre nessuno dell'altra decina di aspiranti va in doppia cifra. E il primo sondaggio nazionale condotto dalla Sienna University per il New York Times lo mostra testa a testa con Biden, al 43% dei consensi ciascuno".

La Polonia si è posizionata come una potenza militare fondamentale in Europa, con una crescente spesa per la difesa e un ruolo di supporto cruciale all'Ucraina. Tuttavia, il Paese ha mostrato scetticismo verso una maggiore cooperazione europea nella difesa e preferisce mantenere una forte relazione bilaterale con gli Stati Uniti e l'Alleanza Atlantica. Secondo Karolina Muti "una potenza militare emergente nel cuore dell'Europa, ma poco europeista e sempre meno democratica, sarebbe davvero problematica per il futuro dell'integrazione europea". Il distanziamento dalla cooperazione europea e le tensioni con Bruxelles potrebbero rappresentare una sfida per il futuro dell'integrazione europea e la democrazia in Polonia.

Nonostante le tensioni geopolitiche, la cooperazione nello spazio tra Stati Uniti e Russia non si ferma. Un partenariato testimoniato dal recente supporto di Roscosmos alla NASA in seguito ad un'interruzione di corrente al Johnson Space Center. La collaborazione tra le due agenzie spaziali è culminata, storicamente, con la realizzazione della International Space Station (ISS). Tuttavia, "il rapporto della Russia con la ISS non è sempre stato lineare e caratterizzato da una propensione alla collaborazione" e il suo futuro è incerto. Ne parla Maria Vittoria Massarin.

Tetyana Bezruchenko ci offre un'intensa riflessione suscitata dalla liberazione del regista del teatro di Mariupol Anatolij Levchenko. "Leggendo notizie di questo tipo sorge spontanea una domanda che vorrei condividere con voi". La mia domanda non è certo rivolta a coloro che sostengono e/o hanno sostenuto l'Ucraina fin dal primo giorno, bensì a coloro che ancora oggi non comprendono la vera natura della Federazione Russa, né le conseguenze di "liberare terre" da "nazisti e terroristi" per

promuovere “cultura”, “letteratura”, “sport” e “balletto” [...]

La redazione di Affarinternazionali vi augura buone vacanze e vi dà appuntamento al 28 agosto con la prossima newsletter.

DLNEWS auspica un'unica voce dell'armamento per l'Economia del Mare italiana

Nasce il Piano Nazionale del Mare

Il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, ha reso noto l'1 agosto che con l'approvazione del nuovo Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM), insediatosi lo scorso 30 marzo, l'Italia ha il suo “Piano nazionale del mare”, lo strumento di programmazione previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 173 del 2022 con lo scopo di avviare una politica marittima unitaria e strategica. Il Piano nazionale del mare verrà trasmesso al governo e al parlamento. Il via libera al document

Da Confitarma News

“Il Piano del mare è un importante tassello lungo il percorso, da sempre invocato da Confitarma, di dare al nostro Paese una regia unica del mare”: questo il commento del presidente Mario Mattioli, in seguito alla sua approvazione odierna al CIPOM.

“Il gruppo degli esperti” - ha aggiunto Mattioli - *“tra cui è presente anche il Direttore Generale di Confitarma Luca Sisto, insieme alla struttura di missione del ministro Musumeci, sono riusciti nella difficile impresa di unire in un unico documento le linee guida di sviluppo strategico di tutte le filiere che compongono l'Economia del Mare italiana”*.

“Ringraziamo il presidente del consiglio Meloni, il ministro per le politiche del mare Musumeci e il governo raccolto intorno al CIPOM” - ha concluso Mattioli - “per l’impegno fin qui portato avanti, auspicando fortemente che possiamo continuare a lavorare, tutti insieme, per sostenere la marittimità nazionale”.

FEDERLOGISTICA: Il paese collasserà **Sistemi operativi e informatici che non dialogano tra di loro**

Genova, 3 agosto 2023

Falteri (Federlogistica): “Un unico codice di dialogo per tutto il sistema logistico, oppure il Paese collasserà”

Alla vigilia della presentazione dei progetti 2024 del PNRR, l’interoperabilità dei sistemi informatici resta un’utopia con decine di sistemi spesso pubblici che non comunicano fra loro e con il mercato “Siamo tornati alla logica delle ferrovie di inizio secolo, con ogni Stato dotato di reti con binari a scartamento differente rispetto a quelli del Paese confinante. Solo che ora accade per i sistemi operativi che dovrebbero razionalizzare, rendere efficiente e regolare la logistica e quindi interi sistemi di trasporto. Per questi non solo non esiste una cabina di regia europea ma anche i singoli Stati stanno disperdendo le risorse in mille rivoli, progettando spesso sotto guida pubblica sistemi che non dialogano fra loro e che quindi da un lato, rifiutano le regole del gioco che dovrebbero essere dettate dal mercato, e dall’altro, disperdono risorse”.

La denuncia è di Federlogistica che, per voce del suo vicepresidente Davide Falteri, per la prima volta in modo inequivocabile evidenzia i rischi derivanti da scelte che sono la negazione della cosiddetta interoperabilità dei sistemi informativi della supply chain. “Una supply chain – sottolinea Falteri – nella quale ognuno procede in maniera indipendente, i sistemi operativi anche più evoluti come i PCS (Port Community Systems) sono tutti incompleti e dove gli unici esempi di

L'obiettivo è quello di offrire a tutti i destinatari un resoconto dell'attività di ricerca e monitoraggio svolta nelle nostre aree di competenza.

Nel ringraziarLa per la Sua attenzione, Le auguriamo buona lettura.

Prof. Avv. Ranieri Razzante

Focus: cyber minacce e cyber crime sfruttano l'AI

27/07/2023

FraudGPT e WormGPT, nuove cyber minacce sfruttano l'AI generativa: che c'è da sapere

di Dario Fadda

«Negli ultimi mesi, una nuova minaccia sta emergendo nel mondo del cybercrime e si tratta di un potenziamento degli strumenti con l'intelligenza artificiale (IA): due nuovi strumenti, noti come FraudGPT e WormGPT, stanno attirando l'attenzione dei criminali informatici che cercano di migliorare l'efficacia delle loro attività dannose. Questi "gemelli malvagi" di ChatGPT, il chatbot ...».

Fonte: <https://www.cybersecurity360.it/nuove-minacce/fraudgpt-e-wormgpt-nuove-cyber-minacce-sfruttano-lai-generativa-che-ce-da-sapere/>

26/07/2023

Intelligenza Artificiale: Luci, ombre e poche regole

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ CON GLI ARMATORI ITALIANI DAL MEDITERRANEO ALL'AMAZZONIA “

Come abbiamo avuto modo di constatare in altri capitoli di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana”, il flusso emigratorio dal nostro Paese all’America del Sud, costante e attestato sulle 50.000 persone all’anno fin dagli ultimi lustri dell’Ottocento, segnerà un’impennata e si attesterà sulle 90-100.000 unità annuali dall’ultimo decennio di quel secolo fino ai primi del Novecento. Oltre agli storici armatori liguri, giuliani, napoletani, siciliani che abbiamo già avuto modo di rievocare, è naturale che a tale “business” si rivolgessero anche imprenditori le cui attività avevano poco a che fare con la navigazione: è questo il caso del commendator Bartolomeo Mazzino di Roma che, in società col barone Michele Lazzaroni proprietario del “Credito Industriale Romano”, nel 1887 volle tentare le fortune sul mare acquistando in Inghilterra il piroscafo “Nant Conway” di circa 2000 tonnellate di stazza costruito nel 1884 a Shields. Adattato al trasporto di quasi 800 emigranti e ribattezzato “Giulio Mazzino”, inaugurò in quello stesso 1887 il collegamento fra Genova, Napoli, Buenos Aires e Rosario in

Argentina al comando del genovese Michele Tiscornia. Nei suoi primi due viaggi la nave trasportò 1500 emigranti e, visto il buon esito dell'impresa, nel 1889 il Mazzino acquistò sempre in Inghilterra un secondo piroscafo di stazza pari al precedente, il "Città di Roma", unità nuova ancora sullo scalo d'armamento. Allestita per il trasporto di 10 passeggeri di classe ospitati in altrettante piccole cabine e più di 1000 emigranti alloggiati come di consueto nei corridoi delle stive, assieme alla "Giulio Mazzino" diverrà popolare presso la clientela emigratoria perchè in occasione di alcuni viaggi le due unità scaleranno direttamente i porti delle aree geografiche da cui i loro passeggeri provenivano divenendo familiari non solo a Genova e Napoli ma anche a Civitavecchia, Livorno, Barletta, Reggio Calabria, Trapani e Palermo. Nei viaggi di ritorno saranno per lo più impiegate come navi da carico per il trasporto di cereali, carni essiccate e merci varie, spingendosi fino ai porti nordeuropei di Anversa, Rouen e Dunkerque.

Grazie ad alcune leggi promulgate all'inizio dell'ultimo decennio del Secolo XIX allo scopo di favorire lo sviluppo della nostra Marina Mercantile, Il Mazzino ordinò ai cantieri navali di Sestri Ponente le sue prime navi di costruzione nazionale, "Michele Lazzaroni" e "Giulio Cesare", che porterà un nome in seguito ripetuto più volte sulle fiancate dei transatlantici italiani impegnati sulle rotte latino-americane. Piroscafi gemelli di quasi 3000 tonnellate di stazza, con scafo interamente in acciaio, macchine "compound" a triplice espansione, velocità 11 nodi e capacità di trasporto di 34 passeggeri in cabina e 1077 emigranti, entrarono in servizio nel 1892, la prima al comando di G.B. Vassallo e la seconda del capitano Tiscornia già ricordato, con capolinea Buenos Aires e Rosario per quanto riguarda il traffico passeggeri in andata e Liverpool, Cardiff e Bremerhaven per quello merci sulla via del ritorno.

Dalla tipica silhouette delle navi miste dell'epoca, presentavano prora dritta con casseri prodiero e poppiero molto pronunciati, sovrastrutture a centro-nave con grandi maniche a vento, ponte di comando parzialmente scoperto e unico, snello fumaiolo nero su cui spiccava lo stemma della città di Roma. Ad una sola elica e dotate di due alti alberi su cui sopravviveva un retaggio di velatura che poteva essere utilizzata in Atlantico in presenza di vento favorevole, erano provviste di alcuni picchi di carico, sei scialuppe e quattro lance pieghevoli di salvataggio in legno e tela.

Con la loro immissione in servizio i traffici della ditta Mazzino, che si appoggiava alla agenzia Gastaldi di Genova per la parte operativa della propria attività, si ampliarono inserendo anche Santos fra i porti scalati in Sud-America mentre "Giulio Mazzino" e "Città di Roma" verranno saltuariamente impiegati in viaggi liberi commerciali alla volta di Batumi in Georgia sul Mar Nero spingendosi talvolta fino ai lontani porti orientali di Rangoon, Hong Kong, Shanghai e Manila.

Nel 1894 Bartolomeo Mazzino trasformò la sua ditta in una vera e propria compagnia di navigazione che volle chiamare "Ligure Romana" ed il cui atto costitutivo sarà sottoscritto a Roma il 22 luglio di quello stesso anno a rogito notarile di Giuseppe Venuti. Il capitale iniziale sarà di 650.000 lire dell'epoca in azioni di lire 500 l'una, sottoscritte da Scipione Carfi che sarà anche presidente del consiglio di amministrazione e da Andrea Cordone, Mario Mazzino, Cesare Brenta, Filippo Vigili, Luca Migliucci, Davide Ascarelli, Giuseppe Mazzoli, Tullio Agostini e Alessandro Rousseaux, imprenditori ora romani ora genovesi, che ricopriranno vari incarichi organizzativi.

Alla nuova società (vedi foto) vennero trasferiti "Giulio Cesare", "Giulio Mazzino", "Città di Roma" e "Michele Lazzaroni": questi due ultimi saranno ribattezzati rispettivamente "Romolo" e "Remo". "Giulio Mazzino" e "Romolo" verranno in seguito noleggiati alla ditta di trasporti Gondrand che li adibirà a viaggi liberi verso l' Oriente mentre "Giulio Cesare" e "Remo" proseguiranno nel traffico

emigratorio ma limitatamente al Brasile per un calo di traffico che interessava invece Uruguay e Argentina e farà sì che nel 1895 “Romolo” e “Giulio Mazzino” passeranno a terzi mentre “Remo” e “Giulio Cesare” saranno dati a noleggio a Giacomo Cresta, già ricordato in questa rassegna, che li adibirà alla linea del Nordest del Brasile coi nomi di “Parà” e “Maranhao”.

Di lì a breve il Cresta, in società con Giovanni Battista Repetto, altro esponente dell’armamento genovese dell’epoca, acquisterà la maggioranza azionaria della “Ligure Romana” dagli azionisti della Capitale: come primo atto del nuovo corso il 30 maggio 1896 la sede sociale della compagnia sarà trasferita a Genova mentre la flotta vedrà l’immissione in servizio del “Re Umberto”, di proprietà del Repetto, unità analoga al “Romolo” e che, opportunamente modificata, sarà adibita al traffico di emigrazione per il Brasile.

Nella compagine azionaria della società si inserirà anche l’onorevole Gustavo Gavotti, deputato al Parlamento per il collegio di Nizza Monferrato, che abbiamo già incontrato perchè dedito da anni al trasporto degli emigranti con varie unità prese a noleggio da armatori che ormai conosciamo fra i quali, oltre al Cresta e al Repetto appena ricordati, annoveriamo i Piaggio, i Raggio e i savonesi Zino di cui ci siamo già occupati a suo tempo.

[Manifesto pubblicitario della nuova compagnia](#)

campo di espansione economica e migratoria. Onde ottimizzare l'impresa vennero stipulate alcune convenzioni sia con privati come la "Casa Fiorita" di Rio de Janeiro che con le amministrazioni locali degli Stati di Parà e Amazonas con relative sottoscrizioni di sovvenzioni annue ed altre agevolazioni che portarono per la prima volta le navi con la bandiera italiana sulla poppa fino a oltre 500 miglia nell'interno del Continente Sudamericano, dove in quegli anni era letteralmente esplosa la coltivazione e lo smercio di canna da zucchero e caffè oltre allo sfruttamento intensivo degli alberi del caucciù che fornivano un lattice prezioso per l'industria in un'epoca in cui le materie plastiche sintetiche erano ancora da venire.. Ciò porterà alla conseguente creazione di nuove "fazendas", centri urbani nati dal nulla e notevole sviluppo di quelli già esistenti che assorbivano un grande numero di maestranze e manodopera proveniente in larga misura dall'Europa e in particolare dai Paesi del Mediterraneo, soprattutto Italia e Penisola Iberica e che andrà a costituire il primo importante nucleo di quella popolazione non indigena i cui discendenti sono gli attuali cittadini brasiliani di quelli stati dell'interno del Paese.

Alla nuova linea furono destinati "Re Umberto" e "Maranhao", opportunamente rinnovati, al comando di Pietro Porcella il primo e del sempre presente capitano Tiscornia il secondo, che assumerà in seguito i nuovi nomi di "Rio" e successivamente "Rio Amazonas".

Al comando del capitano Filippo Ferrea, il "Minas" manterrà invece la linea del Sud Brasile fino a Santos, dove verranno saltuariamente impiegate anche altre unità prese a noleggio da vari gruppi armatoriali.

Nel 1898, in sostituzione del "Re Umberto" passato anch'esso sulla linea del Brasile meridionale, verrà acquistato il

“Colombo” già “Brazil” di circa 2400 tonnellate, costruito a Newcastle nel 1873. Con questa unità la “Ligure Brasiliana” sarà in grado di fare un notevole salto di qualità rispetto al naviglio precedente in quanto il “Colombo”, una delle prime navi moderne ad essere battezzata col nome del grande navigatore genovese, disponeva di buone sistemazioni per circa cento passeggeri in cabina e poteva trasportare 650 emigranti, numero inferiore rispetto agli standards dell’epoca, che di conseguenza potevano viaggiare in condizioni di minore sovraffollamento. Fu anche una delle nostre prime navi mercantili dotate di impianto di refrigerazione e celle frigorifere per la conservazione dei viveri freschi o di merci deperibili quali carni e frutta che si imbarcavano per l’importazione in Europa dai Paesi Latinoamericani.



Re Umberto

I collegamenti col Brasile del Nord proseguirono regolarmente fino ai primi anni del Ventesimo Secolo: “Colombo”, “Rio Amazonas” e “Re Umberto” effettuavano un viaggio andata-ritorno completo ogni due mesi trasportando in media 600 passeggeri e 2500 tonnellate di merci a traversata.

Nel 1902 la compagnia partecipò alla creazione de “La Mediterranea” per il trasporto locale degli emigranti che si sarebbero poi imbarcati per il “viaggio di una vita” da Genova o Napoli e sulle cui vicende rimando numero 5 di DL NOTIZIE dello scorso 2 marzo. Successivamente il “Colombo” fu rimodernato a Livorno nell’apparato motore incrementandone prestazioni e velocità mentre il “Rio Amazonas” venne inviato per alcuni viaggi straordinari a New York al completo di emigranti.

Dopo un inizio incoraggiante, però, i profitti dei traffici con le lontane terre interne dell’Amazzonia si scontrarono con l’agguerrita concorrenza delle marine britanniche e olandesi da sempre presenti in quell’area grazie ai collegamenti diretti con le rispettive madrepatrie gestiti da “Booth Steamship Company” e “Royal Netherlands Lloyd” ed alle linee locali, gestite allora in minima parte da società brasiliane ma anch’esse appannaggio di compagnie coloniali che facevano capo ai possedimenti oltremare delle Guyane. A ciò si aggiunse il disinteressamento del governo italiano col suo rifiuto di sovvenzionare la “Ligure Brasiliana” che di conseguenza nel 1905 soppresse questa linea dirottando tutte le sue navi su quella del Sud-Brasile prolungata fino al Plata, dove invece il traffico prosperava tanto che nel 1906 furono noleggiati dalla tedesca “Hamburg Amerika Linie” i grossi piroscafi “Batavia” e “Bulgaria” che nel solo mese di dicembre di quell’anno trasportarono ben 3150 emigranti.

Negli anni successivi i profitti della “Ligure Brasiliana” saranno altalenanti e influenzati da momentanei cali del traffico

emigratorio alternati a nuove riprese, fenomeni legati in massima parte alle mutevoli condizioni economico-politiche dei Paesi latinoamericani di approdo, mentre la gestione della società passò sotto il controllo della ditta Parodi di Genova che si assicurò il possesso della sua maggioranza azionaria. Nel 1911 “Minas” e “Re Umberto” ormai obsolete e non più rispondenti alle esigenze operative del traffico transatlantico verranno adibite a trasporti di cabotaggio circoscritti al solo Mediterraneo. Saranno requisite in occasione del conflitto italo-turco e successivamente allo scoppio del primo conflitto mondiale in cui affonderanno entrambe, la prima il 3 dicembre 1915 per urto contro una mina al largo dell’isolotto di Saseno davanti alla rada di Valona in Albania fortunatamente senza causare vittime, e la seconda il 15 febbraio 1917 per siluramento da parte di un sottomarino austriaco mentre era in navigazione da Taranto a Salonicco con truppe e materiali: purtroppo 15 uomini dell’equipaggio e 315 dei 600 e più militari imbarcati persero la vita in quel naufragio.

Facendo un piccolo passo indietro, in sostituzione di queste due unità nel luglio del 1911 erano stati acquistati dal “Lloyd Italiano” degli armatori Piaggio, la cui attività è già stata oggetto delle nostre ricerche, i grandi per allora piroscafi “Florida” e “Virginia” di più di 5000 tonnellate che diedero nuovo impulso sia al trasporto degli emigranti che dei passeggeri di classe, finalmente alloggiati in cabine e locali confortevoli all’altezza degli standard offerti da altre compagnie. Ribattezzati “Cavour” e “Garibaldi” verranno adibiti alla linea mensile per il Brasile-Plata mentre il “Rio Amazonas” nel 1913, al termine della requisizione per il conflitto italo-turco, seguirà il destino di “Minas” e “Re Umberto” e verrà adibito al solo traffico mediterraneo per uscire di scena tragicamente il 13 maggio 1917 quando sarà affondato a cannonate da un sommergibile germanico al largo di Bengasi.

Prima dello scoppio della Grande Guerra ben 4400 delle 5000 azioni che costituivano il capitale societario furono acquisite dalla “Hamburg Amerika Linie” che con una forte iniezione di nuovi fondi aumentò il capitale a 5 milioni e sottoscrisse

ulteriori 15.000 azioni di 250 lire l'una per un valore di ulteriori 3 milioni e 750 mila lire.

Grazie a ciò la compagnia si rafforzò dal punto di vista finanziario ma perdette il suo carattere di impresa nazionale italiana: ciò si evince anche dal nuovo consiglio d'amministrazione, che vedrà presidente il cavaliere Emanuele Vittorio Parodi; amministratore delegato il commendatore Agostino Crespi e consiglieri il cavaliere Venceslao Carrara assieme a Otto Ecker e altri sei azionisti germanici in rappresentanza e a tutela degli interessi della "Hamburg Amerika Linie". L'ultimo anno di esercizio prima dello scoppio del conflitto mondiale venne chiuso con un utile netto di 202.398 lire e l'esercizio complessivo della flotta portò ad un attivo di 691.700 lire: ciò consentì di varare un nuovo piano di sviluppo rivolto all'ammodernamento della flotta con l'adeguamento alle nuove esigenze del traffico passeggeri e al fine di arginare la concorrenza di altre compagnie operanti nel medesimo settore e impegnate in un rinnovamento delle loro flotte che subirà comunque una battuta d'arresto a causa delle imminenti devastanti vicende belliche.

Il'inizio del 1914 ciò però non si sapeva né si immaginava ancora e quindi anche la "Ligure Brasiliana", onde evitare di restare al passo, fra gennaio e febbraio ordinò ai cantieri navali di Riva Trigoso due nuove unità gemelle a doppia elica, non seconde alle concorrenti per velocità, lusso e comfort.

Quello stesso anno, e precisamente il 7 luglio con atto ufficiale omologato dal Tribunale di Genova il 10 agosto, la compagnia mutò la sua denominazione sociale in "Transatlantica Italiana", ed è delle sue vicende che ci occuperemo nel prossimo capitolo di questa rassegna.

FRANCESCO PITTALUGA
Genova, 30 luglio 2023

ingegnere aeronautico

console Associazione “A Compagna”-Genova

storico aero-navale



Piroscalo Giulio Cesare



La Michele Lazzaroni nello scalo di Sestri Ponente

Fotografie fornite dall'autore.



I RIBELLI DEL PORTO DI GENOVA

Ribelli o no, hanno ragione, il porto di Genova e la stessa città in mano a progetti e strategie che confondono cittadini e tecnici, dal tunnel sotto lo scalo alla sopraelevata al waterfront levante, al ponte della darsena Fiera, alla Fiera stessa alle riparazioni navali.

Inaspettata nei toni, la lettera che alza la tensione in porto sembra politica. Da sempre il comitato portuale di Genova e Savona, pungola il presidente Paolo Signorini. Lo ha fatto su casi specifici come con la richiesta di maggiore trasparenza e con l'intricata vicenda del trasloco dei Depositi chimici. Ora però i tre membri del board hanno alzato l'asticella: l'attacco (difficile definirlo diversamente) è complessivo, il senso è una dura analisi - con

esito negativo - delle mosse di Signorini, quelle più strategiche e ultime solo in ordine temporale. Il mirino è sull'inazione dell'Authority nell'operazione che consegnerà a Messina-Msc il Terminal San Giorgio, sulla rinuncia al ruolo di azionista di maggioranza nella vicenda dell'aeroporto di Genova e sulle perplessità che a questo punto anche dentro Palazzo San Giorgio, i tre consiglieri "ribelli" nutrono sul piano regolatore portuale, il grande disegno di programmazione destinato a cambiare volto al porto di Genova per i prossimi decenni.

Fin qui le questioni tecniche, certamente importanti, ma che in tempi normali con difficoltà sarebbero note oltre il perimetro delle aree demaniali. Quello che invece rischia di deflagrare anche negli altri palazzi del potere della città, è il dato più politico, attenuato in parte dalla rapida ed efficace manovra di alleggerimento attuata da Signorini. Perché se è vero che a Palazzo San Giorgio l'incendio per il momento è destinato a non divampare (dando ragione al nemico, il presidente ha dimostrato di conoscere bene gli uomini e le dinamiche dei board), è anche innegabile che la frattura sarà difficilmente sanabile.

È il modo di gestione del porto a finire infatti nel mirino di Giorgio Carozzi, Rino Canavese e Andrea La Mattina. I tre rappresentano rispettivamente il Comune di Genova (Marco Bucci), il Comune di Savona (Marco Russo), e la Regione Liguria (Giovanni Toti). In questa partita a poker sul porto di Genova il piatto vale miliardi di investimenti. E si fa presto a pensare (magari sbagliando) che qualcuno giochi di nascosto. —

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

Notiziario CSTN n. 132 agosto 2023

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef.

081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI
DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

LE BATTERIE AL LITIO NEI TRASPORTI: SIAMO ANCORA AL'ALBA DI UNA NUOVA ERA

31 LUGLIO 2023 ALLE ORE 10:52

Un esteso incendio è scoppiato su una nave che trasportava oltre tremila automobili di diverse marche , un gravissimo incidente accaduto vicino alle coste olandesi. Occultare questa notizia - scrive Shipping Italy--nei polverosi meandri di una informazione spesso al soldo di legislatori senza visione è propedeutico al percorso considerato irreversibile dalle stesse sorde istituzioni europee che vogliono contestualmente imporre un proibitivo costo netto ai

stima e affetto per un uomo di mare e di terra che merita tutta la nostra considerazione umana e professionale.

Quando Cornigliano era luogo di villeggiatura e di storia di una parte di Genova ricca di personaggi e di vitalità

Varazze li 9 Marzo 2023 Chiarissimo Direttore

Enrico CIRONE direttore “ Il Corniglianese “

Seguito alla mia ultima lettura ,per confermarLe i miei più vivi complimenti per la conduzione del giornale “ Il Corniglianese “ e sugli argomenti trattati che tengono vive le ns radici (che sono state sino a poco tempo addietro piuttosto sopite) .

La mia presentazione è la seguente :

Sono nato il 23 Marzo 1939 al n° 6/5 di Via Leone Vetrano ex Antonio Pellegrini. ia che era allora il cuore pulsante della delegazione.

In questa via c’erano :una banca,una vinicola,un’ oreficeria ,una argenteria, una corderia ,due commestibili,due osterie ,una merceria,un fruttivendolo,un calzolaio,un elettricista, uno straccivendolo,un carbunin,due macellerie ,una latteria, una pasticceria .una tripperia ed in fondo a questa via all’incrocio con via Bertolotti, stazionava un carretto a stanghe in legno con sopra pesce fresco pescato dai nostri .pescatori nella notte appena trascorsa .

I pescatori erano :u Settimiu,u Turcu, u Fregapan,u Barnabò,u Giacumu,u Tranvai (quest’ultimo-uomo alto magro,muscoloso silenzioso,saggio,

capace pescatore che quando era ai remi faceva arrancare in mare il suo gozzo così veloce come fosse un tramway –da qui il suo soprano me) .

L’oreficeria era condotta da Felice ,la macelleria da Ortensio,la tripperia da u Baciccia ,un commestibili da u sciu Gaetan ,l’altro commestibili da

Vittorio u Cremulin e da a Genia sua moglie a Muetina (questi ultimi miei amatissimi genitori),lo straccivendolo da a Naga ,la vinicola era da o Polotto ,la pasticceria era da Miravalle . Mio padre soprannominato U Cremulin poichè nativo di Cremolino e mia madre a Muetina poiché figlia du Muettu ,cornigiotto scuro di capelli e di carnagione olivastra figlio di Stefano il pirata ; soprannominato così poiché ai tempi delle incursioni saracene affrontava (con la sua veloce,snella, manovriera imbarcazione armata per guerra di corsa e pochi uomini d'equipaggio- tutti curnigiotti - inseguiva,sconfiggeva,annientava e depredava le imbarcazioni saracene che da predatori diventavano predati) .

Il Gigante e la Regina Margherita

Gigante alto due metri, muscoloso, buon marinaio, conoscitore dei venti e di mare veniva inoltre chiamato in aiuto agli operai che, ricevuta la quindicina come paga per il lavoro eseguito nei cantieri di Sestri ponente, per ritornare nelle proprie case a Cornigliano dovevano attraversare un tratto di strada tra Sestri e Cornigliano chiamata Calcinara soprannominata u Desertu,luogo dove i briganti erano soliti attaccare e depredare la gente di passaggio – Chissa come mai, ma quando vedevano passare un carretto trainato da due cavalli con a bordo una squadra di operai con i frutti del proprio lavoro in tasca ed a cassetta questo **gigante** con sulle ginocchia il proprio trombone pronto ad usarlo in caso di qualsiasi incertezza i briganti si volatilizzavano Noi ragazzi di Via Antonio (Stefano, Virginio, Luciano, Giulio, Moretto) eravamo un pò discoli sempre in competizione con il ragazzi di Vico Saponiera (U Saunè) e con gli altri di via Regina Margherita (ora via Gattorno) .

U Saunè me lo ricordo con i pescatori seduti a terra ,con le reti tra le dita dei piedi a ricucire le maglie o a stendere le reti appena tinte e poste ad asciugare al suolo ,con le pelli di verdesche (piccoli pescecani pescati sulle fosse,acque distanti un paio di miglia o forse più dalla riva della delegazione) appese ad asciugare come fossero lenzuola – una volta asciutte venivano usate come carta vetro. Entroterra era verde irrigato oltre che dal Polcevera anche da altri rii minori Rio Gandolfo,Rio Roncallo,Rio S.Pietro, u Canò du

Seccu (mi hanno voluto dire che oggi sono quasi tutti totalmente intubati, interrati e collegati al loro sbocco ad un condotto che corre parallelo alla costa e che essendo questi intasato non riceve più acqua e si capisce perché le cantine di Cornigliano bassa si allagano con piogge copiose).

Bando ai ricordi che altrimenti si dovrebbero scrivere libri di portata enciclopedica –

La mia carriera sul mare e a terra

Come altri miei conterranei ho abbracciato la carriera del mare ,sono Capitano di Lungo Corso,Comandante di navi mercantili da carico secco e passeggeri,sono stato comandante di banchina per l'accosto preferenziale della Costa Armatori a Ponte Somalia nel porto di Genova ,Ispettore responsabile per la costruzione,manutenzione e riparazione della flotta containers per l'Europa e Nord Africa per conto della compagnia inglese CONTSHIP- Ho partecipato a meetings internazionali sulla sicurezza portuale e sulla movimentazione containers a bordo ed a terra –

Sono .come ripeto,nato a Cornigliano con radici ataviche che vanno altre l'anno mille da parte di madre che guarda caso di cognome faceva Parodi nata e vissuta nelle delegazione, ho vissuto a Cornigliano sino all'anno 1996 quando per raggiunti limite di età sono andato in pensione e ,con mia moglie (dal cognome da nubile Narisano –storica ,stimata, famiglia corniglianese -) , ci siamo spostati a Varazze lasciando a mio figlio Francesco l'abitazione di Cornigliano . Ho scritto ed edito in proprio due libri ,uno semi autobiografico e l'altro sui vari sistemi di navigazione con ampie ricerche storiche sullo scopritore varazzino Lanzarotto Maloncello.

Ho insegnato nelle scuole elementari Varazzine la storia della navigazione italiana e la grande storia sulla potenza marinara di Genova quando questa era incontrastata regina del Mediterraneo e dei traffici marittimi allora esistenti . Leggo volentieri e con vivo interesse il giornalino e mi piace essere aggiornato su tutto ciò che pubblicate .

Rendo altresì noto che una copia la spedisco ad una anziana cugina di mia moglie ,che adesso vive a Bolzaneto ,anche lei nativa (da generazioni)di

Cornigliano , attende l'arrivo del Corniglianese con gioia e tanta trepidazione, lo legge ,lo rilegge e si sente felice !!!

Cordialissimi saluti

Stefano Giacobbe.....

: stefanogiacobbe1939@gmail.com

***P.S.** Mi compiaccio segnalarle di avere un comune amico nella persona del professore.,c.l.c, Decio LUCANO stimatissima persona ,profondo conoscitore del mondo marittimo , fondatore di riviste di settore , validissimo scrittore riconosciuto dalla editoria nazionale e oltre.*

○*

COSTRUZIONI NAVALI

T. MARIOTTI CONSEGNA SEABOURN PURSUIT, LA SECONDA NAVE EXPEDITION ULTRA-LUSSO DI SEABOURN

-
**Consegnata da T. Mariotti, la nave sorella di Seabourn
Venture è destinata alle crociere antartiche**



T. Mariotti, fondata nel 1928, grazie alla propria abilità di innovare e anticipare i bisogni del mercato, vanta la progettazione e costruzione di circa il 50% delle navi da crociera super lusso attualmente in servizio nel mondo, oltre alla costruzione di megayachts e supply vessels. T. Mariotti si estende su una superficie di circa 36.000 m² di cui oltre 10.000 coperti e opera 5 bacini di carenaggio, di cui il più grande ha una lunghezza pari a 267 m. T. Mariotti è parte del gruppo Genova Industrie Navali (GIN) che ha fondato nel 2008 insieme all'altro cantiere genovese San Giorgio del Porto.

Genova Industrie Navali (GIN), gruppo costituito nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts - dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. Genova Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recycling e alla cantieristica). Ogni individuo e ogni azienda che agisce all'interno del gruppo GIN è artefice di quella che è l'idea condivisa di sviluppo; un futuro basato sulla continua ricerca di soluzioni efficienti, sostenibili e responsabili, al fine di diventare un punto di riferimento globale per la cantieristica navale. Ambiente, sicurezza dei lavoratori, cura e crescita del personale sono i pilastri su cui si fondano gli obiettivi del gruppo ovvero la soddisfazione dei clienti, l'attenzione per i partner e la crescita del territorio e della comunità.

Seabourn, rappresenta l'apice dei viaggi oceanici e delle crociere "expedition" ultra-lusso e gestisce una flotta di sei moderne navi, di

cui una in costruzione. Le sue navi boutique offrono sistemazioni all-inclusive in suite con vista sull'oceano, una cucina pluripremiata, spirits e vini pregiati di prima qualità, un servizio rinomato fornito da un equipaggio leader del settore, un'atmosfera rilassata e socievole che fa sentire gli ospiti come a casa, un pedigree nei viaggi “expedition” attraverso il programma Ventures by Seabourn e due nuove navi expedition ultra-lusso appositamente costruite, tra cui Seabourn Venture, varata nel 2022, e Seabourn Pursuit che entrerà in servizio nell'estate 2023. Seabourn porta i viaggiatori in tutti i continenti del mondo, visitando più di 400 destinazioni, tra cui città famose, porti e nascondigli meno conosciuti. Gli ospiti di Seabourn sperimentano offerte e programmi straordinari, tra cui collaborazioni con artisti di spicco, alta cucina, salute e benessere personale e relatori coinvolgenti.

Fine Logbook DL Notizie 2023, agosto n. 23