

## DL NEWS magazine economia storia attualità Foglio telematico a cura di Decio Lucano....gennaio 2017

---

NEL'INTERNO. La riforma dei porti nei commenti di Fabrizio Vettosi, Tobia Costagliola, Lucilla Cechet/ Storia della Marineria italiana e ligure di Francesco Pittaluga/ Lettere di allievi dal mare e i commenti di Gianna Camalich/ Ricordo di Gaetano Alfaro di Annunziata Berrino/ Interventi di Ugo Doderò, Enrico Calzolari, Anna Bartiromo, Ferruccio Falconi, Carla Mangini.

---

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/) Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

---

### AI LETTORI

Il nostro foglio, ovvero “ carretta “ ( nave in là con gli anni ma anche moderno liner ) in quanto riceviamo molto “carico” e partiamo quando siamo alla marca , o anche definito circolo o community di collaboratori illustri e vecchi inossidabili amici , è piuttosto denso di storie .E' un magazine, una rivista che scrive e commenta da e con persone che hanno provato, vissuto e poi scrivono, come suggeriva Vittorio G. Rossi . Non pretendiamo che leggete tutto , ma sfogliare le pagine come facciamo noi con i siti e i magazine che riceviamo ; cerchiamo l'attualità , riprendiamo la storia e ci auguriamo lo facciate anche voi trovando qualche notizia o commento che vi interessa ( molti amici inoltrano ai loro indirizzi e tanti siti ci ospitano, i più accorti stampano tutte le pagine del foglio).  
Che dire ancora , buona lettura e buon lavoro per il 2017.

---

### EDITORIALE

#### CERTIFICATI, CORSI, CENTRI , MA NOI SIAMO STATI I PRECURSORI

Se volete avere un quadro del grande “ pasticcio “ italiano delle certificazioni dei marittimi , fatto “ grave “ che denunciavamo da almeno due anni, leggete l'ultimo numero di Vita e Mare , il giornale del Collegio dei Capitani. Finalmente i capitani scrivono ( credevano di avere le spalle coperte dallo Stato e dai sindacati...) e mettono a nudo la illogicità della convenzione Manila STCW applicata nell'ordinamento italiano mentre altri paesi marittimi ( o presunti

tali ) sono più accorti e risolvono i problemi dei loro amministrati con buon senso. Se per fare l'esame da Ufficiale di guardia, dopo un anno di navigazione, ammesso che ci siano navi che vi imbarchino , ci vogliono 10 corsi obbligatori ( più altri per navi particolari ) da svolgere nei 60 centri autorizzati dal MIT , mi domando: ma chi ve lo fa fare di andare al Nautico... Per fortuna qualche cosa si muove nell'ambito del progetto Scuola-Lavoro, nella stessa Accademia, alla Confitarma e i sindacati si sono svegliati.

Chi scrive è un precursore dei corsi. Dal 1988 in successione organizzai insieme al comandante Augusto Meriggioli i corsi di Shipboard Management e Shipping Management con Texaco Marine Service, Sip, Università di Genova, Facoltà di Ingegneria, Rina con Giorgio Delbene, Ugo Salerno , Giorgia Boi, Dardani ( avvocato ), Dani, Righetti, Castagnola. I corsi erano riconosciuti con esame finale dal Ministero Marina Mercantile.

E poi con la rivista TTM, oltre ai corsi di Shipping Management, si svolsero corsi di Gestione di Sistemi Avanzati di Automazione a bordo di navi dapprima con Sab Nife nella sede dell'IAN del CNR e poi con e nella sede del Rina con personale del Rina, personale delle società costruttrici di impianti di automazione navale, docenti universitari, Giuseppe Soncin, I corsi erano riconosciuti dal Ministero Marina Mercantile. Altri corsi, ne parleremo ancora, sperimentali come quello all'Isi Impianti con Mauro Piattelli. O quello con Domenico Papagno per comandanti nel 1970 nella Scuola di Formazione Superiore di Genova del prof. Filippo Peschiera.

Una nota ancora: all'Ancifap sede di Genova delle aziende Iri si svolsero corsi di automazione navale già nel 1970 col Collegio Capitani e in questa sede tra l'altro si tenevano corsi per Ufficiale Elettrotecnico di bordo per le navi Fimmare. Questa è storia, le novità sono tanta burocrazia e business.

Decio Lucano

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## RIVISTE DOVE SI IMPARA A CAPIRE IL MONDO

L'ultimo numero della Rivista Marittima ( mensile della Marina Militare ) è , come si dice adesso, imperdibile , perché vi inoltra nel mondo, quello vero dei fatti geopolitici che si fondano sulla economia reale e con un osservatorio attento alle situazioni politiche e militari nel mondo. Un completo servizio su Euronaval 2016 svolto a Parigi, Le Bourget, , evento espositivo mondiale nel settore della difesa e della sicurezza marittima. Un scenario che ci fa capire quanto siamo stati fessi a mollare la Mostra Navale alla Fiera di Genova sulla spinta dei falsi pacifisti , perdendo l'occasione di entrare in uno scenario di grandi opportunità della nostra industria navale bellica. Leggere per capire dove va il mondo, quello operativo di riarmo ogni paese per la propria difesa, con spazi aperti alla storia e alla saggistica, ai media internazionali, e un educativo intervento di Renato Ferraro. *Wwww.marina.difesa.it*

Rivista Italiana della Saldatura, organo ufficiale dell'Istituto Italiano della Saldatura, chiude l'anno con una serie di articoli sui materiali che compongono il quadro della Saldatura un cammino tecnico e scientifico che è sempre lastricato di aggiornamenti in tutti i settori

manifatturieri . [Redazione.rivista@iis.it](mailto:Redazione.rivista@iis.it) ; [www.iis.it](http://www.iis.it)

**Bollettino Avvisatore Marittimo**, la rivista di fine anno di *informazioneemarittime.it*, dedicata al cammino della riforma portuale con ampi approfondimenti sullo shipping, la legge e la settimana del mare ( a Napoli ormai capitale marittima ), la formazione dei marittimi ( dall'A alla Z ), l'attualità e la storia. Direttore Luciano Bosso, in redazione Paolo Bosso, Marco Molino .

**ProcidaOggi**, giornale redatto nell'isola dirimpettaia di Napoli, cui contende storia, tradizione, cultura, attività e iniziative di mare e di terra. Diretta da Domenico Ambrosino con pazienza e abnegazione e un tocco sapiente di professionalità giornalistica ha portato nel celebre Golfo il primato delle notizie del mare.

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **OSSERVATORIO EUROPEO**

### **Il Governo ungherese per la ricostruzione della Chiesa di Tolentino**

Il Primo Ministro Orbán ha annunciato che il Governo ungherese ha approvato una donazione di 150 milioni di fiorini per la ricostruzione della Chiesa del Sacro Cuore a Tolentino, gravemente danneggiata dal terremoto dello scorso 30 ottobre.

Il priore della Venerabile Confraternita del Sacro Cuore di Gesù, proprietaria della chiesa del Sacro Cuore di Tolentino, dopo il terremoto aveva scritto a Viktor Orban, Primo Ministro ungherese, per chiedere aiuto per il restauro, “considerando anche quanto egli stava facendo in Ungheria per la salvaguardia delle radici cristiane”.

Orban ha risposto assicurando il suo interessamento, volendo “esprimere la solidarietà degli ungheresi verso i nostri fratelli cristiani italiani colpiti da calamità naturale, perché solo ritrovando i valori cristiani, i quali rappresentano tuttora la più importante forza di comunione per una città e per un Paese intero, si può giovare al futuro dell’Europa”.

Eduard Habsburg-Lothringen, ambasciatore di Ungheria della Santa Sede e nipote del Beato Carlo d’Asburgo si è recato in visita a Tolentino; successivamente il governo ungherese ha deciso la donazione. Nella chiesa del Sacro Cuore di Tolentino sono conservate le reliquie del Beato Carlo d’Asburgo.

*(da Riscossa Cristiana del 31 dicembre)*

## GUARDIA COSTIERA CONTRO IL TRAFFICO DI MIGRANTI

A seguito di un' articolata indagine coordinata dalla DDA di Roma finalizzata ad individuare i vertici delle organizzazioni criminali dedite ad organizzare il traffico di migranti, svolta dal Nucleo Speciale d'Intervento del Comando Generale della Guardia Costiera, sono stati eseguiti tre arresti a carico di cittadini eritrei, che a vario titolo sono risultati coinvolti nel "meccanismo" del flusso di immigrazione illegale. Meccanismo che, sempre più, cura l'organizzazione delle tratte per fini di guadagno a sprezzo della dignità dei migranti e sovente della loro incolumità.

Proprio dalla denuncia di alcuni parenti di persone scomparse hanno preso origine le indagini. La Guardia Costiera, da sempre impegnata a preservare la vita e la dignità delle persone costrette a effettuare pericolose e, spesso, tragiche traversate in mare a rischio della vita propria e dei propri cari, ha sottoposto all'attenzione della DDA di Roma alcuni dossier per indagare e risalire a chi organizza e favorisce questi traffici.

I reati contestati, afferenti al tema del favoreggiamento dell'immigrazione, sono tutti aggravati dal fattore associativo ma anche dal numero delle persone sfruttate e dal pericolo per la loro vita.

I tre arrestati, di età compresa tra i 30 e i 40 anni, sono stati fermati in diversi interventi nel territorio del Lazio: uno in provincia di Viterbo e due a Roma.

Continueranno le indagini volte a contrastare le organizzazioni che mettono a rischio la vita dei migranti per fine di lucro, come le precedenti indagini "Agaish" e "Codice M".

(31 dicembre 2016 da Guardia Costiera)

## COMMENTO

*180mila arrivi prelevati dalle navi Frontex in Italia, il 20% in più rispetto al 2015, oltre 5mila sono annegati nel Mediterraneo. E' scoppiato lo scandalo cooperative e altre strutture che ci lucrano e trattano come schiavi esseri umani, e anche alcune ONG sono coinvolte ( La Verità del 3 gennaio ) nel business migranti con gommoni cinesi e olandesi d'accordo con gli scafisti . Se leggiamo la storia della tratta degli schiavi ( da navi arrembate o paesi costieri ) tra Italia e Africa/ Medio Oriente del '700 e metà '800 ( non delle crociate ) c'era più " etica " negli affari tra i sequestratori per ottenere i riscatti richiesti per liberare i prigionieri. Di questo traffico umano c'è abbondanza di documenti negli archivi delle chiese, negli archivi di stato e nei libri di storia.*

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## C'E' UNA RIFORMA IL CUI CAMIN FUMA IN MEZZO AL MARE

### Tra porti e calcio in fatto di serietà é una bella gara

di Fabrizio Vettosi

Carissimo Decio, nell'augurare a tutta la tua community un Buon Nuovo Anno, non posso che apprezzare ancora una volta il saggio intervento di Tobia Costagliola. Purtroppo, rischiamo ancora un volta di essere appellati con il titolo di "Repubblica delle Banane" in tema di materia portuale. Quando fu emanata la riforma mi permisi di avanzare qualche riserva ma, come già detto, ero in netta minoranza; come si sa, è molto più facile applaudire che fischiare pur di guadagnare simpatie ed accaparrarsi qualche prebenda. Ed, infatti, sono ben certo, che ne vedremo delle belle nella nomina dei Comitati di Gestione delle AdSP. Vedrete, anche lì funzionerà l'applausometro e, forse, le sorprese saranno ben più significative.

Per quanto concerne la nomina dei Presidenti, ripeto il mio concetto, non è cambiando la regola che si cambia il vezzo. L'applicazione del criterio della "comprovata esperienza" ha dato vitalità all'Italica fantasia che ha superato ogni immaginazione. Abbiamo visto, infatti, spuntare "esperti" di logistica come funghi in autunno; bastava aver guidato un go-kart od un autoscontro alle giostre per affermare che il concetto della "comprovata esperienza" è rispettato. Fatta la legge trovato l'inganno, purtroppo è tipico del nostro Paese. Ma veniamo all'altro punto: il Ministro avrebbe affermato che "non c'era di meglio"; forse questa apparente ingenua affermazione contiene moltissimo in termini di significato. Infatti, dire che non c'era di meglio significa da un lato affermare che le scelte in corso sono un rimedio dovuto all'obbligo più che alla volontà, e dispiace anche per qualche stimato amico professionista che, al di là della "comprovata esperienza" tutta da comprovare, rimane pur sempre un bravo professionista; mentre dall'altro canto fa sorgere un dubbio atroce: perché nel centinaio di cv inviati mancherebbero profili manageriali con un solido background privato ? non sarà forse che i "talenti manageriali" vogliono stare lontani dal "pallottoliere" politico ? probabilmente in questo fenomeno c'è da chiedersi quanto con poca fiducia sia vista la politica da chi lavora ad alti livelli nel settore privato e si confronta quotidianamente con il mercato. Un mio amico, di alto profilo, a cui chiesi perché non avesse inviato il suo cv per candidarsi nell'ambito delle Presidenze delle AdSP, mi rispose "e poi tra quattro anni cosa farò ? dovrò iscrivermi necessariamente ad un partito o, peggio, aderire al sistema della partitocrazia". Ecco, questo è il livello di fiducia che ha la classe manageriale libera del nostro Paese nei confronti del Sistema Politico. In sintesi, mi sembra che i fatti non ci smentiscano: i

Presidenti vengono nominati o si spostano più o meno con la stessa frequenza con cui Mourinho, Guardiola, Ancelotti cambiano (o si scambiano) panchine, .....ed anche nei porti ogni tanto vediamo gli emergenti Allegri o Sarri. Scusatemi per l'irriverente paragone calcistico, ma non mi sembra di offendere nessuno, d'altro canto tra Porti a Calcio in fatto di serietà è una bella gara!

### Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A.  
Investment & Advisory

#### COMMENTO

Dopo l'appassionato intervento di Vettosi, Tobia Costagliola riprende il cammino della riforma portuale in attesa di scendere ad Ancona, dalla “sua” Ravenna, che diventa emblema del difficile percorso della nuova era degli scali italiani in termini di tempistica, volumi di traffico e infrastrutture. Sull'ultimo numero di Espansione c'è un ottimo servizio intitolato “Servono 18 miliardi per risanare i trasporti “ di Andrea Costa che esamina il rapporto in termini di traffici e infrastrutture tra i porti italiani e i porti del Nord Europa in cui si legge :”Tra i porti che riescono a sfruttare il complesso delle loro potenzialità c'è Genova e, fra quelli di media dimensione , c'è Ravenna che riesce a tenere in equilibrio potenza infrastrutturale e livelli di traffico. Altre eccellenze sono il porto di Trieste , che movimentava 600 treni al mese ( conta di chiudere il 2016 con un totale di 7mila convogli), e La Spezia che, nonostante i limiti di spazio e di capacità della linea ferroviaria di connessione , vede quote rilevanti di traffico in entrata e uscita dal porto via ferrovia”. ( dl )

## LA TELENOVELA DI UN PORTO, RAVENNA, EMBLEMA DELLE PROBLEMATICHE DELLA RIFORMA

di Tobia Costagliola

### Cambiano gli attori, la scena rimane sempre la stessa

Dopo le ben note vicende che portarono al commissariamento dell'Autorità Portuale, il nuovo Presidente di ADSP dell'Alto Adriatico Centro Settentrionale deve ora affrontare scottanti problemi la cui soluzione è attesa da anni. Primo tra tutti, lo stato dei fondali che è ancora quello di 25 anni fa, la perdita di competitività del porto, con tassi di crescita più bassi rispetto ad altri porti del Nord Adriatico come, ad esempio, Venezia, Trieste e Koper. A seguire, la

manutenzione generale del Canale Candiano, il rifacimento delle banchine, il necessario miglioramento della rete ferroviaria e viaria. La lista delle "pratiche" sospese bene in vista sulla scrivania del nuovo presidente non finisce qui: c'è la ormai "leggendaria" vicenda di Marinara, il porto turistico che "continua a inseguire un decollo che non ha mai conosciuto" (A.Alberizia, Ravenna e Dintorni 22.12.016) di cui le nostre DLNews diedero già una ampia e dettagliata presentazione; c'è il futuro del terminal passeggeri il cui elevato costo di investimento sembra stia dando un "ritorno" poco soddisfacente; inoltre, c'è il "problema" dei canoni demaniali che condiziona le attività produttive sui "lidi". Ci fermiamo qui per il momento. Come in ogni porto italiano, le "pratiche sospese o ferme" sono tante.

### I siti di pregio vanno utilizzati per nuovi investimenti non per i sedimenti

C'è un moderato entusiasmo in città perché, è finalmente arrivata per il Porto, "l'ora della svolta", titola Il Corriere di Ravenna del 17.12.016. C'è il Piano dell'Autorità Portuale che supera il vecchio "Progettone di Di Marco" (Il Presidente dell'A.P. "dimissionato") che prevedeva una profondità tra 11,5 mt e 13,5 mt lungo tutta l'estensione del Canale Candiano e di 14,5 mt per la canaletta di accesso allo stesso (per i "forestieri" chiariamo che il Canale Candiano o Corsini s'identifica col Porto di Ravenna). Tale profondità avrebbe comportato uno stoccaggio di 4 milioni di metri cubi di materiali da "escavo a terra e la discarica in mare di ulteriori 2 milioni di metri cubi.

Daniele Rossi, alla sua prima uscita in pubblico nel convegno Mareterra organizzato da Legacoop di Romagna e dedicato al porto di Ravenna, il 16 dicembre 016, ha manifestato il suo programma relativo al dragaggio: si scava soltanto in base al volume di fanghi che si può sistemare ottenendo una profondità di circa 12,5 metri. Ciò comporterà una quantità di soltanto 2 milioni circa di metri cubi sistemabili a terra. I sedimenti però non verranno più depositati nell'area della penisola "Trattaroli" prevista dal Progettone di Di Marco dove, nel frattempo le tanto discusse "casse di colmata", sono state dissequestrate. Il nuovo sindaco De Pascale fa sapere che, dopo il dissequestro delle casse di colmata, l'idea è di utilizzare il sito di pregio per nuovi investimenti e chiudere il capitolo sedimenti (Cfr Corriere di Ravenna 17.12.016). A titolo puramente personale rilevo che tale dichiarazione di De Pascale che, nella sua veste di Sindaco, è anche azionista del SAPIR, suona poco elegante e sarebbe stata più apprezzabile se rilasciata dal nuovo Presidente a cui, invece, sembra essere diretta come un monito (d'altronde, avevamo già precedentemente riportato che, a Ravenna, "la politica non resta fuori dal porto" come vorrebbe Delrio. Per cancellare ogni dubbio, la mozione dell'opposizione che chiedeva "Fuori la politica dall'economia del porto" fu già respinta a larga maggioranza lo scorso dicembre.)

### Escavo a 12,5 metri

Sulla prospettiva dell'escavo a 12,5 metri, Rossi ha già avuto i primi incontri tecnici con gli operatori e i riscontri sembrano soddisfacenti: << Le banchine, spiega il Presidente, sono quelle di 50 anni fa, gli adeguamenti ed il dragaggio dei materiali hanno costi stimati in quasi 200 milioni di euro >>. Sessanta milioni, già stanziati dallo Stato, sono ancora a disposizione e il resto lo faranno il fondo cassa dell'ente ed il mutuo con la Banca Europea Investimenti

(BEI) ancora disponibile per il finanziamento ( già richiesto da Di Marco).

Rossi ha poi parlato anche di un impianto di trattamento dei materiali di scavo con una capacità stimata di 400/500mila metri cubi all'anno. Bisognerà però trovare un'area idonea, poi dare corso alla procedura per la gara. E' stato detto che l'opera non entrerà in funzione prima di 2/3 anni...

Non sembra invece che Rossi abbia fatto alcun cenno al nuovo terminal containers: troppa "carne al fuoco per il momento".

### Il "Progettone" di Di Marco. Il conflitto col sindaco Matteucci e Confindustria

Dicevamo, all'inizio, che il "Progettone" è stato ormai superato. Credo che valga la pena di fare un po' di cronistoria.

Tale maxi opera, volta essenzialmente all'approfondimento dei fondali del porto di Ravenna ed alla costruzione di un nuovo terminal containers, valeva, nella sua prima stesura, 360 milioni di euro di cui circa 45/ 50 milioni sarebbero stati utilizzati per l'acquisizione/esproprio di 224 ettari di terreni privati dove collocare i fanghi scavati. I terreni appartenevano (ed appartengono ancora) a 43 soggetti tra cui spiccavano i due "colossi" dell'economia ravennate: la CMC (Cooperativa Muratori e Cementisti) con 56 ettari e la SAPIR (Porto Intermodale Ravenna SpA, Terminalista a maggioranza pubblica) con 38 ettari. Va precisato che il Canale Candiano, in tutta la sua estensione di 11 km da Porto Corsini alla "darsena di città", attraversa un territorio interamente di proprietà privata. Il "Progettone" riscosse subito grande consenso, ma poi, cominciarono le prime difficoltà legate ad una presunta incongruità del prezzo offerto per l'acquisto delle aree. In realtà l'idea degli espropri non convinceva nessuno e mise in grande imbarazzo la "politica" che sosteneva Di Marco soprattutto quando questi entrò in conflitto col numero uno di Confindustria, Guido Ottolenghi, anche membro influente del comitato Portuale, che diede le dimissioni dal comitato stesso.

Rassegnato alla impossibilità dell'esproprio delle aree private, Di Marco, come alternativa, espose la sua idea di creare due casse di colmata all'interno delle dighe foranee capaci di contenere 2,3 milioni di metri cubi ( soluzione accertata tecnicamente valida ma, come vedremo, politicamente non accettabile). Un milione di metri cubi da distribuire nei siti denominati Logistica 1 e logistica 2, per la maggior parte di proprietà SAPIR, e un ulteriore milione di metri per una piattaforma logistica in zona " Bassette" con un'area di 700 mila mq , definita S3. Dopo circa due anni di impasse (nel 2014 il Progettone o Progetto Hub Portuale di Ravenna, era già stato presentato con successo anche a Rotterdam, alla fiera "Transport & Logistics"), nel mese di febbraio 2016, prima di essere "sfiduciato" dal Sindaco Matteucci, Di Marco di fronte alle commissioni Ambiente, Assetto del Territorio e Infrastrutture, in seduta congiunta, illustrò tre possibili soluzioni di dragaggio che riportiamo da Ravenna e Dintorni del 22.12.016 ( A.Alberizia) L'articolo è titolato :

<< La stessa ipotesi era già pronta anche dieci mesi fa...>>

<<Ognuna prevedeva di raggiungere una profondità diversa e quindi di conseguenza il dragaggio di un volume diverso e quindi ancora diverse soluzioni per la collocazione dei

fanghi e chiaramente costi diversi. Le chiamò soluzione Massima, Base, Minima: con la prima si scendeva a 14,5 e ci volevano 360 milioni, con la seconda si arrivava a 13,5 e richiedeva 280 milioni, con la terza ci si fermava a 12,5 e costava 220 milioni. E giocò a carte scoperte dicendo che per la prima non c'erano i soldi, la terza non gli pareva lungimirante perché non contemplava il nuovo terminal container e quindi suggeriva la via di mezzo (che prevedeva le tanto discusse casse di colmata a mare da realizzare a ridosso delle dighe foranee, escluse invece con la Minima) Ma disse anche che avrebbe percorso la strada scelta dal tavolo tecnico al Ministero o quella indicata dal Comune. E' vero che in ballo c'era anche la partita della piattaforma logistica però in quel momento preciso, e nemmeno nei giorni successivi, nessuno di Palazzo Merlato alzò la mano per dire " Sai che c'è Galliano? Facci la Minima, che per Ravenna è abbastanza". Ormai i rapporti erano troppo logori. Oggi gli attori sulla scena sono cambiati, un altro presidente e un altro sindaco, e l'armonia pare tornata>>.

A questo proposito ecco alcuni titoli e sottotitoli di Ravenna Notizie del 15 e 16 dic.016 :

<<Porto di Ravenna: ora Comune e AP parlano la stessa lingua, buon segnale per la ripartenza>>.

<< La sintonia del sindaco De Pascale e del Presidente AP Rossi: fondali a 12,5 mt progetto credibile>>.

<<Maurizio Bucci: " Sul porto, De Pascale vuole proteggere gli interessi economici e politici del PD" (M.Bucci è rappresentante della "Pigna", all'opposizione).

### La prima urgenza

Secondo il mio parere la nuova, vera, ultima puntata della "telenovela" del Porto di Ravenna comincerà soltanto quando vedremo il primo metro cubo di fango scavato nel Candiano e depositato in un sito non controverso e accettato da tutta la comunità ( ambientalisti compresi)...

Intanto il Presidente Rossi sta già affrontando la prima "emergenza": l'eliminazione di un "dosso" in progressiva crescita all'imbocco del Candiano. La gara d'appalto è stata già chiusa e si sta perfezionando l'iter previsto per la stipula del contratto con la ditta appaltatrice. Poi c'è ancora la procedura richiesta per ottenere il consenso al gettito in mare dei fanghi di escavo previa accurata e diffusa analisi dei fanghi. Se tutto va bene, il Presidente prevede che gli urgenti lavori potranno iniziare tra febbraio e marzo. Per la cronaca va detto che quando ci sono le grosse mareggiate è molto facile che all'ingresso del Candiano si accumulino grossi quantitativi di sabbia. L'emergenza di cui si parla non è altro che il risultato dell'ennesima mareggiata su cui però si riesce ad intervenire con tempi tecnici molto allungati dalle vigenti normative e procedure non solo di natura ambientale. Considerata la caratteristica di questo porto sarebbe necessario, come da più parti auspicato, che ci fosse a Ravenna una draga in servizio permanente, pronta ad intervenire in caso di bisogno e/o per normale manutenzione dei fondali. Purtroppo, nella attuale situazione, anche se detta draga fosse presente, non potrebbe operare e, per dragare un solo metro cubo, dovrebbe passare attraverso il filtro assurdo e dilatorio dei permessi creato dalle vigenti leggi. Non so se questa situazione sia comune a tutti i porti italiani ma la trovo veramente paradossale. E ancora mi viene da chiedere: ma qualcuno ha visto come funzionano le draghe nella Schelda, nel Maas river o nel fiume Elba ?

## I soliti tempi tecnici e la solita burocrazia ( ma non si era detto che sarebbe scomparsa?...)

Nell'intervista di fine anno fatta al Presidente da Lorenzo Tazzari del Resto del Carlino è stata posta la seguente domanda : Fondali. E' certo che si punta a scendere a 12,5 metri.

Realisticamente quando si vedranno le draghe al porto ?

ADR: Una volta messo a punto il nuovo progetto, che dovrà essere condiviso con il Comune e, possibilmente, con tutti gli operatori interessati, questo dovrà essere approvato dagli 11 enti di controllo- a livello locale, regionale e ministeriale- che sono tenuti a esprimersi in merito e, in ultimo, anche dal CIPE. Pensiamo che il 2017, sarà interamente dedicato al compimento di questo iter e che, se non interviene qualche impedimento burocratico, realisticamente potremmo indire la gara nei primi mesi del 2018 e subito dopo partire con le draghe e con gli altri lavori>>.

Qualcuno sarebbe in grado di prevedere quando il “nuovo progetto” potrà essere finalmente realizzato? Credo che bisogna dare fiducia al nuovo Presidente e fargli i più sinceri Auguri di Buon lavoro. Il suo mandato dura solo 4 anni...

Ma mi verrebbe un'altra domanda : quando avremo la certezza della designazione “incontrastata” dell'area o delle aree destinate al deposito dei fanghi?... Chi vivrà, vedrà. La telenovela continua.

## Tobia Costagliola

## TRIESTE, ADAGIATA SU UNA MINIERA D'ORO ?

### di Lucilla Cechet

Ho letto con angoscia il Piccolo di oggi che ci informa con dovizia di particolari dell'ulteriore spostamento a Venezia della Minoan Line. Ricordo ancora la fatica e le difficoltà a Venezia per raggiungere l'imbarco, che paragonate alla situazione triestina non potranno che far perdere clientela alla Grimaldi.

Non sono vere le scuse addotte dal Piccolo, quotidiano che risponde a notabili di ogni tipo politico. L'unica ragione valida espressa dal dott. D'Agostino è la necessità di spazi in Porto Sud per le manovre dei containers. Non c'è invece una ragione valida per non usare il Molo IV perché troppo corto. I fondali ci sono e la Stazione marittima per le crociere ha un molo ancora più corto per i giganti del mare attuali che dipenderanno dalle nebbie a Venezia. Come non è vero che i traghetti non portano indotto. Lo dimostrano i traghetti per l'Albania che si servono dell'Ipermercato Le torri, di fronte all'attracco dove prima di imbarcarsi o allo

sbarco, i passeggeri si servono di ogni ben di Dio.

Il Molo IV, studiato apposta dall'ex presidente Bonicioli, ha al suo attivo la stazione ferroviaria, la stazione autobus, ed infiniti spazi in porto Vecchio per il rimessaggio delle auto che non vengono imbarcate con i passeggeri diretti a Patrasso. La ragione è tutt'altra. Si tratta di monopolio del Porto Sud che ha concessioni lunghissime per i traffici con la Turchia che ancora non sappiamo che funzione avrà nel panorama geopolitico attuale. Intorno alle suddette Stazioni ed in quella posizione centrale fioriscono supermercati di varie grandezze che farebbero rifiorire il commercio triestino di recente memoria che sta velocemente riprendendo per i prezzi fortemente competitivi.

Se, poi, riuscissimo a ridiventare la Città Stato rappresentata dal Vecchio TLT saremmo addirittura di aiuto all'Italia intera che potrebbe usufruire della situazione giuridica particolare in grado di detassare le merci in transito lavorate nell'immenso Portovecchio. La fascia lungo il viale Miramare, che serve alla città, potrebbe essere compensata mantenendo il Punto Franco, tombando una parte della costa barcolana per farne ciò che si vuole. C'è un immenso parco binari già pronto. Tutto è pronto e potrebbe essere adeguato con poca spesa se qualcuno comprendesse che Trieste è adagiata su una miniera d'oro, ma dei politici inadeguati non vedono più lontano del loro naso e perdono tempo in chiacchiere inutili.

C'è bisogno di gente dalla vista panoramica e mi dispiace vederla fuggire da Trieste perché non conosce abbastanza bene la città ed ascolta o subisce le idee confuse dei nativi. Il Porto Nord (Portovecchio) troverà investitori a non finire quando capirà che deve rimanere Punto Franco. Siamo tutti in attesa ed ancora più in attesa che Trieste ridiventi quel Porto Internazionale che serve a tutta l'Europa ma soprattutto a Suez e dintorni.

Ho messo pochissimi nomi in Cc..giusto perché qualcuno sia informato del fatto che Trieste non deve morire prima che almeno si tenti di salvarla. Non sarò io ma almeno avrò gettato un seme perché germogli con l'aiuto del Padreterno se c'è. Cordialità e un felice anno nuovo

**Lucilla Cechet**

*Se per caso vi interessa leggere il trattato di pace di Parigi del 1947 ve lo spedisco. La stampa racconta balle sul fatto che sia ormai inesistente. Esiste eccome! Ma è difficile che l'Italia ci molli anche se potremmo addirittura salvarla! Basterebbe avere la benzina senza accise in Portovecchio per avere la fila di barche a motore che fanno il pieno a Trieste invece che ad Isola d'Istria. Basterebbe impacchettare le merci negli enormi magazzini di Portovecchio per detassarle. Basterebbe riportare gli spedizionieri a Trieste con le tasse pari a quelle di Koper per riaprire una gran parte dei locali a disposizione. ( L.C. )*

## PERCHE' GLI OPERATORI DELLO SHIPPING NON VOGLIONO IL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE ?

Caro Decio, senz'altro io e te saremo ricordati dai posteri come coloro che, indefessamente, ma purtroppo sinora senz'alcun risultato, hanno costantemente lottato con una determinazione che oserei dire quantomeno ripetitiva, la re-introduzione del Ministero della Marina Mercantile. Tu con il tuo articolo a pag. 6 e 7 dell'ultimo D.L. News 41 hai evidenziato come nell'ultimo Governo Gentiloni hanno creato – in 5 minuti nota di colore- due nuovi Ministeri di cui uno allo Sport e l'altro alla Coesione Territoriale.

Non voglio qui assolutamente disquisire se questi due Ministeri siano veramente utili o no (sappiamo come vanno queste cose) e non voglio assolutamente scendere nell'agone politico, ma sono certo che il non voler re-introdurre un Ministero della Marina Mercantile sia osteggiato dallo stesso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per questioni di accentramento di potere. Concordo pienamente con te, caro Decio, nell'affermare che la mancanza del Ministero da noi propugnato implica disfunzioni nelle direttive del MIT, nelle certificazioni dei marittimi, ecc. Concordo solo parzialmente su quanto enunciato da Tobia Costagliola che esprime un po' di ottimismo sulla nomina degli ADSP in quanto la piena sintonia, la piena coerenza, le perfette intese nel campo dello "Shipping" e del "Manning" e della gestione dei porti si possono avere solo con il tanto bramato Ministero della Marina Mercantile. Quello che continua a meravigliarci, caro Decio, è la continua assenza sull'argomento degli operatori portuali e di quanti altri interessati al problema nel non sentire la stringente necessità di quanto da noi lamentato. Infine desidero, e penso lo desideri pure tu, evidenziare quanto sia impossibile dirigere da un solo "ponte di comando" tutti i problemi dei trasporti in generale – su gomma, su strade ferrate, ecc. e contemporaneamente quelli delle navi "off shore" e dei natanti della navigazione interna. Se mi permetti è come mescolare "la lana con la seta" come recita un vecchio proverbio genovese.

Infine, caro Decio, ciò che hai scritto sulla bandiera delle due Marine: Mercantile e Militare denota perfettamente la simbiosi tra le due.

Ugo Dodero

---

## SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS meet INDUSTRY

I° edizione - I PROTAGONISTI: Il think tank e i relatori

Giovedì 2 e Venerdì 3 Febbraio 2017 presso Assolombarda (via Pantano 9 - Milano)

#confronto #crescita #competitività #rilancio

Si arricchisce l'agenda di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, la due giorni di incontro fra le eccellenze italiane dello shipping e della logistica e i settori strategici del

“Sistema Italia” che il 2 e 3 febbraio animerà il Centro Congressi di Assolombarda.

Sin dalla sua ideazione il Forum si è avvalso della collaborazione di un Think Tank, un Comitato scientifico, che riunisce rappresentanti di associazioni del settore logistico, portuale e imprenditoriale e di diverse realtà accademiche coordinato da Riccardo Fuochi, Presidente, International Propeller Club Port of Milan.

SF&LMI è organizzata ClickutilityTeam e promossa da Federazione del Mare, International Propeller Clubs, Assologistica e Asea con il supporto istituzionale di Federagenti e il patrocinio di Regione Lombardia, Commissione Europea, Confitarma, Assagenti e Assoport.

---

## LETTERE

### Un saluto dall'ultimo veliero

#### Addio 2016

E' notte, non c'è Luna ma il cielo è così pieno di stelle che il loro luore riesce comunque ad illuminare un po' tutt'intorno. Manca poco a Mezzanotte e il mare , quasi complice di quanto sta per accadere, si giace in attesa, senza brontolare... Quand'ecco , da levante, profilarsi la sagoma elegante di uno strano Veliero a 4 alberi. Ha lo scafo tutto bianco esternamente e nero nel suo interno. Ogni albero però è diverso dagli altri, nessuno dello stesso colore. Il primo un po' rosato come il ciliegio, il secondo più chiaro come il noce, i terzo appena verdino, l'ultimo tutto d'avorio ricoperto di neve. Le vele sono ammainate. A prua, su ciascuna barra del timone, sono segnati dei numeri ma non si distinguono bene. Curiosamente non c'è nocchiero,ma, forse, non ce n'è bisogno. A bordo si fa festa con tante luci che da poppa a prua, passando attraverso gli alberi, lo illuminano a giorno. Si odono voci, musica, canti e il Veliero si porta via le angosce, le paure, tutta la violenza che il mondo gli ha consegnato, le gioie, i momenti brutti e belli, le sorprese inattese, le incomprensioni, i ricordi, i sogni, le speranze di un ANNO ormai verso la fine. E' un veliero "fantasma" dove lo scafo rappresenta il giorno e la notte, i suoi alberi le Quattro Stagioni, la barra del timone tutti i giorni trascorsi e non c'è bisogno di un nocchiero perché la sua rotta è irrimediabilmente segnata dal Tempo ed è proprio il tempo la sua guida. E sparirà così, verso Ponente, oltre quel sottile, immaginario confine tra cielo e mare con tutto il suo carico di follie. Né lo rivedremo più perché sta già cedendo il passo ad un altro veliero, ancora a noi del tutto sconosciuto, mentre di lontano risuonano, inesorabili, i lenti rintocchi della Mezzanotte.

Anna Bartiromo

## ANDREA DORIA , LA DURA LEZIONE DELLA STORIA

Caro Decio,

prendo atto che Tu stai dalla parte di Calamai, quasi a lenire la sua tragedia umana. A me sembra però che si voglia, difendendo lui, difendere tutta la gestione "genovese" della Società Italia. La serie di elementi negativi che si è accanita contro la Società Italia mi dà molto da pensare. La sbandata di 28° del viaggio inaugurale del Doria, il suo affondamento, l'incidente della Leonardo con circa 240 passeggeri infortunati, l'incendio della Raffaello con il rischio di perdere la nave per la dotazione di autorespiratori inadeguati perché ormai obsoleti, la manovra della Michelangelo con lo sfondamento del cassero, sono una serie stocastica negativa impressionante. Se si aggiunge la sfortuna della perdita della Leonardo e delle due ultime ammiraglie per causa di fuoco fanno pensare ad una sorta di maledizione che abbia colpito questa storica struttura che io, nei miei sogni giovanili di "Iericino", ritenevo fosse una eccellenza italiana (certamente influenzato dal mito del "Rex" e del Comandante Tarabotto). Perché questa è la dura lezione della storia!

Enrico Calzolari

*Ho partecipato anni fa con l'ing Francesco Scotto alla ricostruzione del naufragio e alla tavola rotonda che ne è seguita pubblicando sulla mia rivista TTM le conclusioni della vicenda. Nel prossimo numero un reportage dal Museo Galata e l'inaugurazione della Mostra dell'Andrea Doria, da parte del nostro collaboratore dottor Stefano Briata. ( DL )*

## IN RICORDO DI GAETANO ALFARO

Carissimo Comandante,

mi scuso per non aver risposto prima, come avrei dovuto, ma solo ora riesco a sbrigare tutta la posta arretrata. Noi stiamo bene, anche se il Comandante ci ha lasciato un vuoto che soprattutto in occasione delle feste è difficilmente colmabile. Ma il suo ricordo è nei nostri cuori e ci accompagna sempre.

Quanto a me, sono oberata di scadenze di lavoro. Scrivo tutti i giorni, anche se la ricerca e la scrittura hanno i loro tempi, mentre oggi le logiche della produttività ci impongono ritmi senza senso.

La scorsa settimana siamo stati qualche giorno a Roma per l'inaugurazione di una mostra di design, promossa al Museo Maxxi dal Ministero per i beni culturali: un prototipo progettato da nostro figlio Adriano è stato selezionato nell'ambito di un concorso per bookshop di musei. Le allego il link, così può vederlo.

<http://www.adrianoalfaro.com/project/sorrentino/>

Le racconto questo, perché sono certa che mio suocero ne sarebbe stato

orgoglioso e ne avrebbe parlato agli amici e dunque anche a lei e poi perché in queste occasioni, io e mio marito Carlo, ci rendiamo conto che Adriano somiglia molto a suo nonno, per questa sua capacità di relazioni, di muovere le cose, di essere aperto e portare avanti idee e progetti...

So che lei è un ottimo lettore e così mi permetto di inviarle il mio ultimo piccolo lavoro, che sarà pubblicato da Rubbettino. È un modo per ricordarle di Sorrento e per augurarle ogni bene per il prossimo anno.

Io e Carlo La salutiamo con grande stima e la ringraziamo per l'affetto che ci mostra, che ci onora e che soprattutto ci fa molto bene.

Speriamo in un anno di pace e di solidarietà per tutti. Con grande cordialità, Nunzia e Carlo

### Annunziata Berrino

<https://www.docenti.unina.it/annunziata.berrino>

Grazie cara Nunzia, spero non si dispiaccia se ho voluto riprendere la sua lettera , è molto toccante e istruttiva, familiare quanto era per me il comandante Gaetano Alfaro , ho voluto ricordarlo dalle sue parole che provengono anche da suo marito Carlo, auguri a suo figlio e tanto per lei all'Università e a Carlo nella professione.

## ALLIEVI CHE SCRIVONO, NAVI CHE NAVIGANO, ILLUSIONI CHE TRAMONTANO, ANDAR NELLA BABELE DEL MARE...

### Le testimonianze dei nostri ragazzi nella marina mercantile

#### a cura di Gianna Camalich

*" Siamo all'ancora ad Acajutla e vi rimarremo per qualche giorno. Non posso fare a meno, mentre guardo il caldo sole sorgere e illuminare con la sua luce immensa il blu e infinito mare di questa zona, di lasciarmi trasportare nelle mie memorie e di viaggiare al loro interno come non ho mai fatto. Sì, rivedo il passato, ogni cosa che riguarda me, la mia famiglia, i miei amici, le mie avventure vissute finora..... è davvero incredibile che sia tutto lì, ben disposto e pronto ad essere rivisitato e vissuto una seconda volta.*

*Questo mestiere ti dà davvero molto, ti rende forte, pronto a tutto, ma da un lato, allontanandoti per un periodo da quella che era la tua vita , ti permette di apprezzare di più tutto ciò che fino al giorno prima, finché eri a casa tua, davi per scontato; ma dall'altro lato ti priva della tua quotidianità.*

*Non ci si può fare nulla, del resto la vita è così: nessuno ti regala nulla, bisogna*

*lottare, impegnarsi e mettercela tutta per realizzare i propri sogni. Sta a noi capire quanto il nostro sogno sia grande e dunque battersi per poterlo rendere una realtà, la nostra realtà!!!!'*

Ecco, tra alti e bassi, in un moto perpetuo come il fluttuare delle onde, questo giovane procedeva giorno dopo giorno, settimana dopo settimana, mese dopo mese e concludeva il suo primo imbarco.....

Con un po' di amaro in bocca per non aver imparato quanto lui avrebbe desiderato fare, un po' scoraggiato e deluso per una prima esperienza diversa da come l'aveva immaginata..... ma ha tirato avanti ed ora è al suo terzo imbarco che dovrebbe dargli la possibilità di completare i 12 mesi di navigazione da allievo e poi?????

Quanti corsi da fare con la nuova normativa prima di poter dare l'esame da ufficiale?

## L'addestramento a bordo e i cadet book

Buona sera Decio, spero abbia passato una buona fine d'anno ed un ottimo inizio 2017!!!  
Ho ripensato a quanto ci siamo detti durante il nostro ultimo incontro e credo che sia arrivato il momento : che oltre a parlare di tutti i centri accreditati a formare i marittimi con corsi a terra, sarebbe più che mai opportuno affrontare il problema dell'addestramento a bordo lasciato alla buona volontà di quegli ufficiali (troppo pochi) che si prendono la briga di insegnare agli allievi che non solo sono a bordo per imparare, ma devono altresì avere certificate sul loro cadet book tutte le competenze acquisite per poter poi dare l'esame di ufficiale presso la capitaneria di porto.

Ebbene, ecco cosa accade a bordo attraverso le parole di un altro giovane allievo.

*"Non mi capita quasi mai di scrivere, ma in ogni caso lo sto facendo ora, scrivo per ricordarmi per sempre queste mie sensazioni.*

*Domani è un mese che sono a bordo e il primo ufficiale, al quale sono stato assegnato, mi lascia a far nulla.*

*In molti mi hanno detto che il mestiere va "rubato"..... non capisco.... è come se a scuola mi avessero detto che avrei dovuto imparare da solo.... ma allora i professori cosa ci stavano a fare?*

*È ovvio che non devo essere passivo, non lo sono mai stato, in verità. Ma almeno ci fosse qualcuno che avesse voglia di insegnarmi qualcosa che avesse materia per stimolarmi, di farmi crescere professionalmente, in fondo sono qui per questo!!!!*

*Qui in realtà sono tutti demotivati e ti trasmettono solo negatività e apatia!*

*Io sono molto sicuro e determinato e una cosa la so per certo: voglio scendere da una nave come questa dove nessuno ha voglia di insegnarmi.*

*Sto perdendo solo del tempo e io non voglio questo.*

*Devo correre , inseguire i miei sogni, affermarmi nella vita e qui mi sento "buttato via" .....*

Questo uno scorcio di quanto questo allievo aveva scritto durante il suo imbarco. In realtà durante gli imbarchi successivi le cose sono andate un po' meglio, ma solo perché lui ha sempre insistito con il comandante e con il primo ufficiale perché gli facessero vedere tutte le procedure, manovre, operazioni varie , ecc...

A questo punto mi domando : non sarebbe opportuno creare una figura ad hoc in grado di impartire lezioni a bordo? La figura di un formatore riconosciuto che sia preposto solo alla mansione di insegnante/istruttore, per esempio .

Investire sulla formazione è fondamentale se vogliamo ottenere ufficiali preparati .

Non dimentichiamoci che l'esame da dare in capitaneria non è assolutamente facile da superare, per cui , più i nostri ragazzi si presentano all'esame preparati (e non solo dalle accademie a terra, ma sul campo) più avranno la possibilità di superare l'esame ed essere l'orgoglio della marineria italiana, troppo spesso bistrattata!!!

## Gianna Camalich

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## ATTUALITA'

### ANTISISMICA, il professionista tecnico è il protagonista

Nel 2016 l'Italia ha vissuto un momento di grande delicatezza in tema di rischio sismico. I terremoti del 24 agosto prima e del 26 e 30 ottobre poi hanno messo a dura prova il territorio del Centro Italia, principalmente tra le Marche, l'Umbria e l'Abruzzo, sebbene gli effetti del sisma abbiano raggiunto anche le Regioni limitrofe, e persino Roma.

Le riprese sismiche di ottobre non hanno avuto un bilancio a livello di vittime, a differenza di quanto tragicamente accaduto ad agosto. Eppure queste scosse più recenti hanno colpito duramente un territorio già fragile, radendo al suolo interi centri storici, in molti casi comportando la perdita di tesori del nostro patrimonio architettonico. Senza contare le migliaia di prime e seconde case rese inagibili, gli stabilimenti produttivi colpiti, le aziende agricole in difficoltà.

In questo contesto il professionista tecnico è più che mai protagonista della ricostruzione: le sue competenze in materia strutturale e architettonica vengono messe alla prova dell'urgenza e della gestione delle emergenze. La casistica di intervento per ingegneri, architetti, geometri, geologi è vasta: valutazione di agibilità sismica, collaudi e verifiche, adeguamenti, recupero e restauro di strutture di pregio, progettazione di interventi di emergenza, pianificazione della ricostruzione. Ma anche sistemi di gestione in condizioni fortunate, interventi su territori a rischio sismico e/o idrogeologico elevato, strategie rapide di tutela dell'edificato storico.

Chi ha in particolare sviluppato una sensibilità legata al recupero dell'esistente e una conoscenza dell'enorme storia edilizia nazionale diventa sempre più un riferimento per amministrazioni pubbliche, protezione civile, sovrintendenze, gruppi di ricerca, aziende e cooperative, persino onlus e associazioni attive sui territori colpiti.  
ingegneri.info

## FALCONI RICONFERMATO CONSOLE ONORARIO DEL LESOTHO

Il Cap. Ferruccio Falconi, vivace uomo di mare, noto ambientalista e decano dei Piloti del Porto, nonostante sia all'ambita soglia dei 90 anni, con parere favorevole ( exequatur ) del nostro Ministero degli Esteri, è stato riconfermato per altri cinque anni, Console Generale onorario del Regno del Lesotho a Venezia con competenza sulla circoscrizione territoriale composta dalle Regioni del Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige.

Il piccolo Regno del pacifico ed ecologico Lesotho si trova nel Sud dell'Africa, alla latitudine di Durban. E' noto per la bontà del clima, per essere tutto un altopiano ricco di acque pulite, laghi, foreste e pascoli, ma anche per le sue miniere di diamanti.

Questo Paese in via di sviluppo e ambita meta turistica di quanti vogliono vivere delle tonificanti vacanze a contatto con la natura e con splendide escursioni sulle montagne sulle quali si va anche sciare, offre prospettive di interscambi commerciali e insediamenti produttivistici ecocompatibili, mira a far conoscere l'arte della sua Gente anche attraverso qualche esposizione alla nostra Biennale.

Falconi con i suoi figli si sta adoperando nella speranza di poter esporre qualche opera di quel buon popolo dell'estremo Sud, magari nella sede del suo "Laboratorio e Museo Attivo" del Lido in maniera di contribuire al programmato rilancio dell'ex isola d'Oro.

La rinnovata fiducia di degno rappresentante diplomatico del Capitano Falconi, già Capo pilota della Corporazione dell'Estuario Veneto, Scrittore, conferenziere, commendatore della Repubblica e Maestro del lavoro, onora Venezia, la marineria, gli ambientalisti e l'ordine dei giornalisti al quale è iscritto da molti anni con medaglia d'argento.

I suoi libri: "Navi in disarmo a Venezia del 1975" – "Venezia Porto Navi e Pittura" "Invito al Mare" e "Grazie Venezia" editati dalle Aziende idrografiche di famiglia non sono in vendita, ma, man mano che ce ne sono, vengono offerti in omaggio a studenti e imprenditori e appassionati allo scopo di diffondere la cultura del mare.

## A tutti i Soci e Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

A fine anno è scaduta la quota associativa annuale 2016 e invitiamo tutti i Soci a rinnovare la loro associazione con il pagamento della quota associativa per il 2017. L'importo è rimasto invariato, ossia 50 Euro per i Soci ordinari e 30 Euro per i Soci junior.

**Il relativo pagamento può essere effettuato con bonifico bancario sul conto corrente intestato ATENA Sezione Ligure Piemontese presso:**

**CARISPEZIA, Genova – AG. 6**

**IBAN: IT07W0603001494000046958191**

**Per pronto riferimento si allega un memo relativo alle quote associative 2017 ed alle nuove iscrizioni.**

**Invitiamo caldamente anche gli Amici di ATENA non ancora Soci ma che apprezzano le iniziative della nostra Associazione di iscriversi alla nostra Sezione.**

**L'associazione ad ATENA offre opportunità di seminari e convegni per restare aggiornati sulle novità tecnologiche dello shipping e per coltivare una cultura navale che nella Scuola di Ingegneria Navale di Genova ha i suoi riferimenti storici.**

**Ricordiamo che il sito [www.atenanazionale.it](http://www.atenanazionale.it) riporta informazioni e notizie sugli eventi organizzati da ATENA. I resoconti dei convegni, conferenze e seminari, con una ricca documentazione sugli argomenti trattati, costituiscono un valido strumento di aggiornamento professionale.**

**Si ringrazia per l'attenzione e, nell'occasione, si rinnovano gli auguri per un felice 2017.**

**Gianfranco Damilano**

**Segretario Sezione Ligure Piemontese di ATENA**

## **GIANLUIGI APONTE E IL SIMULATORE DI COMANDO E DI MANOVRA PER GLI UFFICIALI DELLA MSC A SANT'AGNELLO**

**SANT'AGNELLO. Piscina coperta, calcetto, tennis, palestra per il fitness. Ma anche tutta una serie di servizi come bar, ristorante, sale per conferenze e videoconferenze. Poi si arriva al fiore all'occhiello della struttura: un centro di addestramento per ufficiali dove è stato installato uno vero e proprio ponte di comando di una nave, uno dei più moderni simulatori per forgiare i comandanti del futuro. Il nuovo centro sportivo Msc di Sant'Agnello, realizzato dalla Mediterranean Shipping Company, è stato visitato per la prima volta dall'armatore Gianluigi Aponte. Una visita discreta, non annunciata, com'è nello stile dell'uomo. È arrivato insieme a Franco Ronzi, il presidente della Marinvest, una delle società del gruppo. Ronzi, che ha curato direttamente la realizzazione della Club House ha fatto da cicerone: Aponte si è trattenuto a lungo tra i dipendenti e si è informato, su ogni singolo dettaglio.**

**L'area che ha attirato di più la sua attenzione è stata, naturalmente, quella dedicata all'addestramento degli ufficiali. Dove è ospitato il modernissimo simulatore che offre la possibilità di effettuare manovre di attracco in tutti i porti del mondo dal ponte di comando di una delle modernissime navi Msc. L'armatore è stato circondato da cinque comandanti che stavano effettuando l'addestramento e lui stesso ha voluto assumere il comando di una nave per simulare la manovra di attracco al molo Angioino della Stazione Marittima di Napoli. Ha scelto il porto dove da giovane, al comando delle piccole unità del Golfo ha cominciato la sua**

scalata verso il gradino più alto dell'armamento mondiale grazie a una flotta che sfiora le cinquecento unità. Un caloroso applauso degli ufficiali in addestramento ha salutato la perfetta riuscita della manovra per lui risultata estremamente facile grazie alle modernissime tecnologie di cui sono dotate tutte le navi e riprodotte fedelmente dal simulatore.

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

### di Francesco Pittaluga

*Nell'ambito della mia "Storia della Marineria Italiana" questo terzo capitolo sulla Storia degli Armatori Liguri segue i primi due già pubblicati su queste NEWS e che avevano considerato il periodo storico del secondo Ottocento e primo Novecento. Con quest'ultimo resoconto si chiude il mio omaggio a chi ha fatto la Storia della Marineria Ligure ed ha contribuito, di concerto con tutti gli altri Illustri Esponenti delle varie Marinerie Nazionali, a rendere grande il nome dell'Italia e della nostra imprenditoria marittima su tutti i mari del mondo.*

### "LA FLOTTA DELLA RINASCITA: LA MARINERIA GENOVESE E LIGURE NEL SECONDO DOPOGUERRA"

Nel decennio precedente la Seconda Guerra Mondiale la concentrazione nel Gruppo Finmare delle quattro Società "Italia", "Lloyd Triestino", "Adriatica" e "Tirrenia" fa sì che la Liguria venga interessata da una mole di traffico marittimo in crescente ascesa. A Genova si ampliano le strutture portuali col bacino di Sampierdarena ed una nuova Stazione Marittima, intitolata ad Andrea D'Oria, che si affianca a quella dei Mille a sua volta ristrutturata.

Alla sua formazione nel 1932 la "Società Italia", che eredita la sede di Piazza De' Ferrari già della "Navigazione Generale Italiana", si presenta con una flotta poderosa: i supertransatlantici "Rex" e "Conte di Savoia" seguiti da "Roma", "Augustus", "Duilio", "Giulio Cesare", i famosi "Conti" già del "Lloyd Sabauda" ma che, ad eccezione del "Conte Grande", passeranno presto al "Lloyd Triestino". Con essi "Vulcania", "Saturnia" e poi "Neptunia" e "Oceania" che però faranno capolinea a Trieste e tutta una serie di naviglio minore, merci e passeggeri, con cui Genova è collegata con le Americhe. A ciò si aggiungono le

linee del "Lloyd Triestino" per l'Africa Orientale Italiana e quella Australe esercite in un primo tempo dal "Italia" e quelle per Australia e Oriente fino in Giappone. Nel Mediterraneo opera l' "Adriatica" e fra i porti nazionali, le isole, il Nord Africa e gli scali del Nord Europa la "Tirrenia" immette in servizio tutta una serie di nuove unità che saranno di casa all'ombra della Lanterna. L'apoteosi si raggiunge nell'agosto del 1933 quando il "Rex", colosso di più di 50.000 tonnellate, al comando del lericino Francesco Tarabotto conquista il "Nastro Azzurro" come transatlantico più veloce sulla rotta Genova-New York. Per l'Italia è un tripudio di orgoglio, condiviso dai tanti nostri connazionali d'oltreoceano che in quelle grandi navi col tricolore sulle ciminiere e la scritta "Genova" sotto il nome a poppa vedevano un legame continuo con la madrepatria lontana ed un riscatto ai pregiudizi incontrati nel Nuovo Continente. Sul fronte degli armamenti privati muovono i primi passi nomi che avranno i loro momenti di gloria dopo il conflitto stesso: Costa, Messina, Bibolini, Ravano, Cameli, Cambiaso, Corrado, Fassio cui si aggiungono alcuni dei fratelli Grimaldi, napoletani d'origine ma naturalizzati genovesi nel corso dei decenni e Achille Lauro, il più importante degli armatori partenopei, che farà del nostro porto uno dei suoi scali d'armamento. Tutti cominciano in sordina provenendo a volte da altri settori economici quali assicurazioni o il commercio dell'olio ma in pochi anni riescono ad affermarsi ereditando quel dinamismo commerciale e imprenditoriale proprio dei vari Lavarello, Cerruti, Cresta, Rubattino, Raggio, Piaggio già incontrati nei capitoli precedenti pubblicati di questo resoconto.

Allo scoppio delle ostilità il volume del traffico che interessa i porti della nostra Regione è attestato sui 500.000 passeggeri annui e su più di due milioni di tonnellate di merci: la scure malvagia della guerra si abatterà implacabile sul mondo marittimo ligure e genovese e alla fine delle ostilità si dovrà praticamente ricominciare da zero.

25 aprile 1945: con la Liberazione i porti di Genova, Savona e La Spezia sono ridotti ad un cumulo di macerie e di scafi spesso irrecuperabili. Gru, binari, strutture portuali, magazzini: tutto distrutto, bombardato, minato. Sola, ancora in piedi, è la voglia di risorgere di uomini e maestranze: lavoratori, marittimi, armatori, tutti uniti da uno spirito che ha del miracoloso e che farà parlare di "Flotta della Rinascita". Il Governo farà la sua parte con leggi "ad hoc" che favoriranno nuovi investimenti mentre il Piano Marshall darà una mano preziosa nel fare ripartire il settore. Per quanto riguarda la Flotta di Stato, dopo un riavvio con naviglio vetusto e riadattato al trasporto degli emigranti che lasciavano un'Europa devastata, la restituzione alla "Società Italia" da parte degli Stati Uniti di "Vulcania", "Saturnia", "Conte Grande" e "Conte Biancamano" permetterà entro il 1949 il ripristino dei collegamenti con le Americhe: a queste unità maggiori si affiancheranno le sei della classe "Navigatori", impostate come navi da carico ma riadattate al trasporto degli emigranti e tutta una serie di navi mercantili, alcune sopravvissute al conflitto e altre cedute dal governo americano: le famose "Liberties" che, con le più grandi "Victories", costituiranno la spina dorsale per la ricomposizione di tante flotte pubbliche e private. Nel contempo si ordinano nuove costruzioni: per la "Società Italia" quattro nuovi transatlantici, due per il Nord America e due per l'Atlantico meridionale. Questi ultimi, realizzati a Monfalcone, saranno i famosi "Giulio Cesare" e "Augustus" del 1950-51. Stazzanti 27.000 tonnellate e lunghi circa 200 metri costituiranno il primo fulcro di tutta una serie che proseguirà con "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo", splendide gemelle di più di 29.000 tonnellate scese in mare dagli scali di Sestri Ponente, immesse in servizio fra 1953 e '54 e considerate non le più grandi nè le più

veloci ma senz'altro le più belle sulla "Rotta del Sole" Genova-New York. Sempre dagli scali liguri scenderanno in mare "Leonardo da Vinci" di 33.500 tonnellate del 1960 in sostituzione di "Andrea Doria" speronata dalla svedese "Stockholm" nel luglio del '56 e infine, canto del cigno della flotta passeggeri di Stato, la bellissima ma sfortunata "Michelangelo" del 1965, di 46.000 tonnellate assieme alla gemella "Raffaello", frutto del lavoro dei Cantieri dell'Adriatico di Trieste senza dimenticare "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino" anch'esse assemblate nei cantieri giuliani ma operanti da Genova. Tutte queste unità vedranno nella loro realizzazione il contributo di architetti, ingegneri navali e artisti fra i più affermati dell'epoca: Gustavo Pulitzer Finali, Nino Zoncada, Giò Ponti, Nicolò Costanzi, Romano Boico e tanti altri, con Lele Luzzati, Mascherini, Capogrossi, Sironi, Campigli, Salvatore Fiume tanto per citarne solo alcuni. A queste faranno da corollario tutta una serie di navi minori, ma solo nelle dimensioni: dai nomi evocativi di famose unità prebelliche o riferiti alle destinazioni cui saranno assegnate, esse saranno "Australia", "Neptunia", "Oceania" poi ribattezzate "Donizetti", "Rossini" e "Verdi" assieme ad "Africa", "Europa", "Asia" e "Victoria", che concluderà la sua lunga carriera sui mari solo recentemente come "Anastasis", nave missionaria per una organizzazione umanitaria internazionale.

Il rinnovo della Flotta di Stato riguarda anche "Adriatica" e "Tirrenia", uscite dal conflitto con naviglio superato e raccogliaccio ma che nel giro di pochi anni si rinnovano con unità medio-piccole che saranno di casa nei nostri porti. Solo per ricordarne alcune, "Esperia", "Enotria", "Messapia", "San Giorgio" e "San Marco" per la prima e per la seconda le navi della serie "Regioni" ed i successivi traghetti classe "Poeti" e "Strade Consolari Romane" che tanto sviluppo daranno al turismo ed ai collegamenti con le nostre isole maggiori: cui contribuiranno negli anni Settanta anche le "Linee Canguro" coi primi traghetti a concezione moderna "roll-on/roll-off".

Sul fronte dei privati il primato regionale spetta al gruppo armatoriale facente capo alla famiglia Costa di Genova. Uscito dal conflitto con una sola nave, acquista nel primo dopoguerra una serie di unità da carico di seconda mano e si lancia con successo nel traffico emigratorio con la "Giovanna C." e poi con le prime vere e proprie navi passeggeri "Anna C.", "Andrea C." e "Franca C.". Tutte con una lunga storia dietro la poppa ma opportunamente riadattate sia per il traffico emigratorio che per il mercato superiore di lusso che si concretizzerà nelle successive realizzazioni "ex-novo" di "Federico C." di più di 20.000 tonnellate nel 1958 e ancora di più con l' "Eugenio C." del 1966, stazzante più di 30.000 tonnellate, detentore del "Nastro Azzurro" in linea sudamericana e ritenuto da molti il transatlantico più bello e indovinato fra quelli costruiti in Italia nel dopoguerra. La "Linea C." si affermerà anche nel campo dei trasporti merci con unità innovative quali "Maria" e "Pia Costa" e altre, per orientarsi dalla metà degli anni Sessanta al mercato crocieristico su cui si affermerà con tutta una serie di unità prevalentemente di seconda mano ma rimodernate a dovere e ancora ricordate: dalla sfortunata "Bianca C." che si perderà per incendio nei Caraibi nel 1962 passando per "Enrico C.", "Carla C." cui seguiranno "Italia", "Flavia", "Fulvia", "Danae", "Daphne", "Columbus C.", "Costa Marina", "Costa Allegra", "Costa Playa" e le nuove "Costa Classica", "Romantica", "Victoria": quasi tutte avranno una lunga e fortunata carriera portando sui mari le ciminiere gialle con la grande "C" azzurra virgolettata, simbolo della Compagnia. Poi il passaggio negli anni Novanta al gruppo

americano "Carnival" e tutta la serie degli attuali colossi da crociera: da "Costa Fortuna" ad "Atlantica" passando per "Mediterranea", "Serena", la sfortunata "Concordia", "Fascinosa", "Luminosa" e le altre che pongono ai vertici dell'odierno panorama crocieristico internazionale questa Società che porta il nome di Genova sulla grande poppa squadrata dei propri "resorts" galleggianti e che ha fatto del "PalaCrociera" di Savona il suo terminal più importante nel Mediterraneo. Ricordiamo poi i Fassio e le altre dinastie armatoriali locali quali i già citati Ravano, Messina, Bibolini, Corrado e poi Lollo Ghetti, Cameli, Frassinetti e altri minori. La "Villain & Fassio" nasce in campo assicurativo ed è presente prima della guerra con la piccola "Franca Fassio" di circa 3.000 tonnellate in servizio fra Genova e Barcellona: non sopravviverà al conflitto ma verrà poi sostituita da una serie di quattro bianche e linde navi bananiere impegnate nel traffico merci e passeggeri per la Somalia. Ad esse si aggiungeranno fra 1956 e 1959 altre sette nuove unità adibite alla linea commerciale per gli Stati Uniti, alcune petroliere, "bulk-carriers" e altre unità, tutte portanti nomi di componenti della famiglia armatrice. Nonostante l'ottima qualità del naviglio impiegato, la Società si troverà ad affrontare una lunga crisi cominciata sul finire degli anni Sessanta e culminata col fallimento nel decennio successivo.

Del Gruppo Cameli è la "Italnavi", erede della "Società di Navigazione Commerciale" del 1924 e impegnata nel traffico migratorio con i piroscafi "Sises" e "Sestriere" di circa 9.000 tonnellate, con la motonave "Alpe" e con tutta una serie di "liberties" con cui prospererà per un ventennio nei traffici verso le Americhe: anche i Cameli si troveranno ad un certo punto in difficoltà finanziarie: la fusione con la "Sicilnaviglio" degli Agnelli prima e con la veneziana "Sidarma" poi non ne risparmierà la liquidazione che avverrà nel 1969 con l'assorbimento nel Gruppo Costa. I Cameli gestiranno ancora per qualche anno una flotta di "super-tankers" ma la crisi dei noli e quella petrolifera dei primi anni Settanta decreteranno la fine delle attività armatoriali del Gruppo. Stessa sorte per le società facenti capo agli armatori Bibolini e Lolli Ghetti, che prosperano nel settore delle portarinfuse e si specializzano con una flotta di 24 unità per complessive 300.000 tonnellate coinvolgendo nella gestione nomi popolari quali Paolo Mantovani e altri. Oggi nell'ambito del gruppo operano "Carbofin" e "Carboflotta", specializzate nei trasporti di gas, metano e prodotti chimici liquidi e gassosi richiedenti unità particolari e specializzate.

Protagonisti di primo piano nei due decenni successivi al conflitto anche i gruppi Ravano, Corrado, Frassinetti, Marsano, Cambiaso e altri come i D'Amico che, seppur non liguri d'origine, avranno nei nostri porti una presenza importante e continua. Da ricordare la "Società Cooperativa Garibaldi": fondata nel 1936 da alcuni soci e dotata di un cospicuo numero di navi da carico dai nomi evocativi quali "Nino Bixio", "Goffredo Mameli", "Rosolino Pilo" e altre, dopo la guerra si cimenterà nel traffico emigratorio verso il Centro-Sud America col piroscafo "Luciano Manara". In questo settore incontriamo altre società, che avranno però vita breve perché fagocitate o assorbite da altre più grandi e in parte già citate. Ricordiamo "La Fortuna"; la "C.A.M.A.-Compagnia Agenzie Marittime Armatoriali" di Arturo Giribaldi; la "Maris Stella" di proprietà mista Ravano e Piaggio; il "Lloyd Genovese" e la "Genaviter". Tutte opereranno fra 1949 e 1952 trasportando emigranti e "displaced persons" verso il Nuovo Continente con naviglio spesso vetusto e talvolta in modo avventuroso, dimostrando comunque una forte e sentita esigenza di ripresa dei traffici marittimi. Per inciso, ricordiamo che nel 1948 la "Genaviter" acquisterà il piroscafo

"Medina" di circa 6.000 tonnellate varato a Newport News-U.S.A. nel 1914: ribattezzato "Roma", diventerà in seguito la popolarissima "Franca C." dei Costa ed è ancora oggi a galla a Singapore come "Doulos" a più di cento anni dal varo! Attivi invece a tutt'oggi coi loro grandi "Jolly" dalle fiancate dipinte in arancione gli armatori Messina, naturalizzati liguri e che videro nell'anteguerra il fondatore Ignazio impegnato nei traffici commerciali verso l'Africa Orientale Italiana con navi da carico e miste merci-passeggeri dai nomi evocativi quali "Tembien", "Semien" e "Ogaden". Nel primo dopoguerra armeranno anche un piroscafo passeggeri, il "Pace" già "Cuba" statunitense di circa 4.000 tonnellate, adibito alle linee del Mediterraneo e poi ceduto a "Tirrenia" che col nome di "Sassari" lo terrà in servizio fino al 1962. La "Ignazio Messina & C." si espanderà poi verso l'Africa Australe, il Golfo Persico e l'Australia e dispone oggi di una flotta di più di 20 unità "Roll-on/roll-off" per più di 100.000 t.s.l. .

Al servizio passeggeri si rivolse invece per alcuni anni un altro imprenditore genovese, l'Agente Marittimo Scerni che armò fra gli anni Cinquanta e Sessanta due navi frutto della trasformazione di vecchi piroscafi: l' "Europa" poi "Nassau" e la "Victoria" di 13.000 tonnellate, che divenne popolarissima per le sue crociere da New York verso le Bahamas ed i Caraibi fino alla vendita ad interessi svedesi e greci. Altri importanti agenti marittimi, i triestini Cosulich, eredi della famosa e omonima compagnia di navigazione confluita a suo tempo nel "Italia di Navigazione", dai loro uffici genovesi gestiranno dal 1946-47 fino alla sua vendita nel 1988 la "Home Lines" che, pur costituita da capitali elvetici, greci, svedesi e battente bandiera panamense, imbarcava equipaggi interamente italiani. Rivolta in un primo tempo al traffico emigratorio verso le Americhe sia dal Mediterraneo che dal Nord Europa e poi alle crociere, con "Argentina", "Brasil" poi "Homeland", "Atlantic" e "Italia" le prime navi cui seguiranno la "Homerica" e nel 1965 la favolosa "Oceanic" di 39.000 tonnellate, frutto del genio ingegneristico di Nicolò Costanzi che, nei cantieri di Monfalcone e Trieste, curerà fra gli altri gli allestimenti di "Eugenio C.", "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" già ricordate. Con l' "Oceanic" la "Home Lines" diventerà leader delle crociere fra New York, Bermuda e le Bahamas. Ad essa seguirà nel 1973 "Doric" già "Shalom" dell'israeliana "Zim Lines" e in seguito la nuova "Atlantic" che diventerà poi "Melody" di "MSC Crociere" ed una seconda "Homerica" nel 1986 fino alla vendita della compagnia due anni dopo a "Holland America Lines" oggi del gruppo "Carnival". A corollario di ciò va ricordato che i Cosulich armeranno nel 1962, per conto della "Commerciale Marittima" del gruppo Luigi Monta di Genova, la "Riviera Prima", una nave mista passeggeri-merci francese trasformata in nave da crociera di lusso: l'esperimento non avrà successo e dopo qualche anno la nave sarà ceduta ad interessi scandinavi come "Viking Princess" per concludere la sua carriera alle Antille con un rovinoso incendio. Russi d'origine ma genovesi d'adozione gli armatori Alexander e Boris Vlasov che dal primo dopoguerra e fino al 1988 si inseriscono nel traffico emigratorio prima e crocieristico dopo operando sul mercato americano e australiano con piroscafi che fanno parte della storia della mariniera: da "Castel Verde" a "Castel Bianco" a "Castel Felice" per passare ai famosi "Fair" fra cui "Fairsea", "Fairsky", "Fairstar" e altre. Nel 1988 la compagnia verrà venduta alla "Princess Cruises" inglese che, oltre al suo naviglio più recente, si aggiudicherà anche due importanti unità in allestimento a Monfalcone progettate in parte da Renzo Piano. La "Sitmar" continua oggi la sua navigazione sui mari attraverso la "V Ships" con base a Montecarlo, proprietaria di una grande flotta di navi cisterna, portacontenitori e portarinfuse oltreché presente in varie nuove

società impegnate nel mercato crocieristico internazionale di lusso. Campani di origine e nipoti di Achille Lauro ma trapiantati in parte a Genova nel primo dopoguerra, abbiamo i Fratelli Grimaldi che si inseriscono nei trasporti marittimi nel 1948 e per i successivi quindici anni si affermeranno nei collegamenti per il Centro America sia dal Mediterraneo che dal Nord Europa prima con navi minori e poi con i transatlantici "Ascania", "Irpinia", "Venezuela" e "Caribia": i primi tre di origine francese e l'ultimo nientemeno che la veneranda "Vulcania" della "Società Italia" ceduta ai Grimaldi nel 1965. "Caribia" e soprattutto "Irpinia" diventeranno navi da crociera popolarissime negli anni Settanta per essere poi sostituite per quasi un ventennio da "Ausonia", ultima ammiraglia di "Adriatica" fino alla sua vendita ad armatori ellenici nel 1977. Lasciato il campo delle crociere, l'attività dei Grimaldi proseguirà nella gestione di bulk-carriers, alcune petroliere e nel felice inserimento nel traffico di cabotaggio con moderni "Cruise-ferries" della "G.N.V.-Grandi Navi Veloci" quali "La Superba", "La Suprema", "Splendid", "Majestic", "Excellent", costruite fra 1993 e 2004 nei Cantieri Apuania di Massa Carrara e impegnate da Genova con le consorelle sulle rotte di Sicilia, Sardegna e Nord Africa dove hanno introdotto il concetto del lusso e del comfort riservati in precedenza ai transatlantici e alle navi da crociera. Nei primi anni del Duemila i Grimaldi hanno ceduto ad altri gruppi armatoriali la gestione di "G.N.V." ma sono sempre presenti con una flotta di traghetti misti merci-passeggeri dati a noleggio, mentre il ramo napoletano della Famiglia gestisce importanti collegamenti marittimi per tutto il Mediterraneo dai porti dell'Italia meridionale e insulare. Sempre partenopea ma con profondi legami coi nostri porti la "Flotta" di Achille Lauro, il grande fondatore di un impero sui mari che naufragherà negli anni Ottanta del Novecento. La sua "Flotta" esce decimata dalla guerra ma in pochi anni risorge con un gruppo di "liberties", alcune navi recuperate e riadattate al trasporto di emigranti quali la "Ravello", la "Napoli" e poi le prime passeggeri "Surriento", "Roma" e "Sydney" per giungere alle grandi petroliere degli anni Sessanta e Settanta, alle prime portacontenitori ed alle famose "Navi Blu", l'"Achille Lauro" e l'"Angelina Lauro", di origine olandese e stazzanti circa 24.000 tonnellate, impiegate dal 1966 in linea australiana e poi nel mercato crocieristico. Dalla carriera variegata e felice ma costellata anche di episodi drammatici come il dirottamento subito nel 1985 dal'"Achille Lauro" ad opera dei terroristi palestinesi di Abu Abbas, entrambe concluderanno la loro lunga carriera sui mari con un incendio: l'"Angelina" nel marzo del 1979 nei Caraibi e l'"Achille" nel novembre del 1994 nel' Oceano Indiano. Le vicissitudini che porteranno alla liquidazione del gruppo esulano da questa analisi: si può però dire che oggi esso sopravviva idealmente in ambito "M.S.C. Crociere" che a suo tempo, tramite l'affiliata "StarLauro", ne ereditò strutture e navi. A Genova, in Piazza dell'Annunziata, il bel palazzo dei Rolli sulla cui facciata troneggia ancora la scritta bronzea "Flotta Lauro" con la stella bianca a cinque punte portata per tanti anni su tutti i mari del mondo, ricorda le maestranze ed i marittimi che ne hanno fatto orgogliosamente parte, mentre le attuali mega-navi da crociera della "M.S.C." scalano regolarmente i porti di Genova e La Spezia riservando a Savona tutta l'attuale attività di "Costa Crociere".

Tutta ligure la "Cogedar Line-Compagnia Genovese d'Armamento", costituita nel 1946 con sede in Via XX Settembre 4 sotto la presidenza di Attilio Meregà. Inizia anch'essa la propria attività trasportando emigranti per il Brasile-Plata con piroscafi di seconda mano fra cui il "Missourian" inglese del 1922 che, adattato al trasporto di 800 passeggeri e ribattezzato

"Genova", viene ricordato per il suo viaggio del 1949 verso la lontana Ushuaia, capitale argentina della Terra del Fuoco, carica di nostri connazionali "in primis" liguri e veneti che andavano a ripopolare una città che rischiava di venire abbandonata e a sfruttare le risorse minerarie della zona. Dal 1950 la troviamo in linea australiana, ribattezzata "Flaminia" nel 1955 e affiancata da "Aurelia", anch'essa derivata dalla trasformazione di una nave da carico del 1939 e destinata ad una lunga carriera. Nel frattempo la maggioranza azionaria della società passa al gruppo finanziario milanese dei Cesa Bianchi legato ai Costa: nel 1962 entra in servizio la "Flavia", ex "Media" britannica completamente ricostruita e adibita alla linea per l'Australia-Giro del Mondo. Nel 1968, dopo la chiusura del Canale di Suez, la "Cogedar" si rivolge al mercato crocieristico ma non ha fortuna: vende "Aurelia" in Grecia e cede "Flavia" ai Costa che la impiegheranno con successo per i successivi vent'anni sia nei Caraibi che nel Mediterraneo. Presente e popolare nei porti liguri la già citata "SIDARMA-Società Italiana d'Armamento", costituita a Fiume nel 1938 e trasferita a Venezia nel dopoguerra che, fra 1946 e 1955, arma una serie di navi da carico nuove o di seconda mano riadattate per il traffico di emigranti da Genova per il Centro America-Golfo del Messico ed il Brasile-Plata. Esse saranno l'"Andrea Gritti", seguita da "Francesco Barbaro", "Enrico Dandolo", "Francesco Morosini" e poi "Sebastiano Venier" e "Vettor Pisani" tanto per citarne solo alcune, tutte evocanti nomi di Dogi della Serenissima. Dalla metà degli anni Cinquanta l'attività della compagnia si concentra nel settore merci ma nei decenni successivi viene a trovarsi in difficoltà e, dopo avere ceduto varie unità ad altre società già ricordate, entra in liquidazione nel 1975.

Importante anche il traffico cotoniero dal Golfo del Messico della "Navigazione Alta Italia" il cui nome verrà poi ripreso dalle petroliere del gruppo Bibolini-Lolli Ghetti; il servizio frigorifero del genovese Andrea Zanchi per il trasporto di carni congelate dall'Argentina; quello della "Società di Navigazione Odero" per il Golfo del Messico; il servizio "Italo-Cileno" per il trasporto di nitrati e minerali dal Pacifico Meridionale e altri minori, fra cui i vari armatori di "carrette" e naviglio di cabotaggio che abbiamo incontrato nel secondo capitolo di questo resoconto quali i vari "Gavarone", "La Polena", "Tito Campanella", "Maggiolo" di Camogli e tutti gli altri che cederanno il passo ai nuovi traffici ed alla globalizzazione di un mercato dove non ci sarà più spazio per gli "scagni" che per decenni avevano prosperato nell'ambito delle realtà marittime e imprenditoriali dei nostri porti. Verso la fine del Novecento cambia tutto: la prima ad andarsene sarà la Flotta di Stato, liquidata tra la fine degli anni Settanta ed il decennio successivo con un'operazione spiazzante e affrettata. Disarmato in pochi anni il ramo passeggeri fatta eccezione per l'infelice esperimento del "I.C.I.-Italia Crociere Internazionali" che avrebbe dovuto assicurare il salvataggio di "Leonardo da Vinci", "Galileo Galilei", "Guglielmo Marconi" e "Ausonia" gestiti dallo Stato e da un consorzio di privati che però difettò di coesione e comunanza d'intenti. Alienati, venduti o demoliti i transatlantici più prestigiosi, in campo commerciale fu la volta di una serie di nuove unità portacontainers dai nomi evocativi quali "Italica", "Americana" per la "Società Italia" o "Nipponica" e "Mediterranea" per il "LLoyd Triestino" tanto per citarne alcune: con esse e con altre unità convenzionali o "roll-on/roll-off" di nuova generazione non si riuscì però a sostenere la concorrenza di nuovi e agguerriti gruppi sia italiani che stranieri che finirono per fagocitare le nostre gloriose compagnie. Il Gruppo D'Amico e i canadesi della "Canadian Pacific" entrarono in lizza, come pure la "Maersk" scandinava ed il "Ned-Lloyd

tedesco-olandese: fra incorporamenti e fusioni i marchi di "Società Italia" e "Lloyd Triestino" sopravviveranno fino all'inizio del terzo millennio e sono oggi riuniti in una "Italia di Navigazione" che ben poco ha delle compagnie da cui discende. Nei prestigiosi palazzi loro sedi un tempo a Genova e Trieste sono ospitati oggi gli uffici di rappresentanza delle rispettive Regioni ed anche le altre società del Gruppo "Finmare", "Adriatica" e "Tirrenia", non esistono più o sono passate ad altri consorzi. Stessa sorte per tanti dei privati testè ricordati: ritirati dal mondo dello "shipping" o assorbiti da altre realtà imprenditoriali sia nazionali che estere o sostituiti da nuove presenze quali, per citarne una per tutte, la "Premuda" del Gruppo Rosina e alcune altre che operano oggi ma che esulano da questo resoconto perché legate a vicende che fanno parte dell'attualità economica di oggi e non della storia. Le attuali compagnie di navigazione che scalano i nostri porti sono spesso "holdings" internazionali che nell'organizzazione e nella gestione poco hanno da spartire con le realtà appena ricordate, delle quali ormai resta solo qualche modello di nave in bacheca e tanti cimeli presenti nei musei o in mano ai collezionisti. Non si è riusciti a preservare dalla demolizione almeno una delle navi passeggeri che hanno fatto la storia della nostra marineria e che avrebbe potuto essere adibita a museo galleggiante, centro congressi e attrazione turistica a testimonianza di un'epoca in cui la nave non era vista solo come un mero pezzo d'acciaio che andava da un porto all'altro ma costituiva il veicolo naturale attraverso il quale tante vicende umane ed epocali hanno avuto sfondo e locazione, cosa che non avviene con le moderne unità da crociera che non sono altro che dei festosi villaggi-vacanza che vanno per mare. Restano gli archivi da consultare e le testimonianze degli storici navali: in tale ottica questo resoconto in tre capitoli vuole essere un contributo ai tanti nomi ed ai gruppi armatoriali che in più di centocinquant'anni hanno portato il nome di Genova e della Liguria sui mari, spesso con fortune alterne ma quasi sempre con successo. Se oggi sono scomparsi e con loro è venuta meno una tradizione marittima che ha contribuito in misura notevole a fare la storia della marineria italiana nel suo complesso, non devono essere consegnati al mare dell'oblio ma continuare a vivere nel solo modo possibile, ricordati dagli addetti ai lavori e tenuti presenti da quanti hanno a cuore le nostre radici, che passano attraverso i tanti aspetti delle attività economiche che ci sono proprie da sempre e soprattutto da queste, le tradizioni marinare e armatoriali della nostra Terra di Liguria, dove forse più che altrove è da sempre forte l'esigenza che dai tempi più antichi ci fa dire: "Navigare necesse est". Non dobbiamo dimenticarlo, sarebbe un vero peccato ed una mancanza di rispetto per i tanti nomi citati in questa rassegna.

## Francesco Pittaluga

Genova, 30 dicembre 2016

*Un ringraziamento caloroso all'ingegner Francesco Pittaluga, storico di grande caratura, che ha vissuto anche una parte dei suoi trascorsi giovanili a contatto con i bordi che ha descritto in questa appassionante retrospettiva per il nostro magazine DL NEWS. Pittaluga è un professionista, ma anche uomo di cultura, console dell'associazione A Compagna, attore e commediografo, fa parte di quel nucleo di personaggi che alimentano la vita culturale*

*genovese e ligure. ( DL )*

## I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

**Fridtjof Nansen ( Federico Nansen ) – Esploratore, Scienziato  
Politico Norvegese** ( segue dal precedente D.L.News )

Durante la marcia i due esploratori incontrarono pessime condizioni meteo, e, arrivati alla lat.di 86 gradi e 14 primi Nord rinunciarono a raggiungere a piedi il polo Nord e decisero di marciare verso la terra di Francesco Giuseppe. Ciò nonostante, nessun essere umano era giunto così vicino al polo Nord. In condizioni difficilissime furono costretti a passare l'inverno sull'isola, ma, quasi miracolosamente, nell'estate del 1896, incrociarono una spedizione del Regno Unito comandata da Frederik George Jackson, che provvide al loro rimpatrio il 13 agosto dello stesso anno. Anche la "Fram" nave di Nansen e di Joahnsen, sulla quale era rimasto l'equipaggio, mentre i due esploratori tentavano di raggiungere il Polo via terra, fece ritorno in patria. Federico Nansen insegnò zoologia e oceanografia presso l'Università di Christiania (Oslo) effettuando pure prestigiose ricerche nella neurologia e nella dinamica dei fluidi. Teorizzò che le reti neurali consistano di cellule individuali comunicanti tra di loro. Utilizzando il materiale raccolto sulla "Fram", effettuò ampie ricerche sull'origine delle correnti oceaniche, e, unitamente al matematico svedese Walfrid Ekman, elaborò teorie secondo le quali l'origine delle correnti deriva dalla rotazione terrestre. Nel 1905 v'erano forti contrasti diplomatici tra Svezia e Norvegia, stante il fatto che la Norvegia voleva essere amministrata da un governo proprio, ed in agosto dello stesso anno i Norvegesi votarono per l'indipendenza. La tensione aumentò. La Svezia pose delle condizioni non accettabili per la Norvegia per cui Nansen venne inviato in missione diplomatica dapprima a Copenaghen e poi a Londra per convincere i britannici a parteggiare per la Norvegia. A metà ottobre veniva concessa l'indipendenza alla Norvegia. Grazie a Nansen, coinvolto nei colloqui diplomatici, il Principe Carlo di Danimarca venne convinto a diventare Re di Norvegia col nome di Haakon VII.

Dopo il primo conflitto mondiale Nansen venne nominato Alto Commissario della Società delle Nazioni e venne impiegato in diverse iniziative: scambi di prigionieri di guerra e aiuto ai rifugiati sovietici. Garantì protezione a milioni di esuli greci ed armeni coinvolti in diatribe fortemente nazionalistiche. Per l'impegno in questo ambito gli venne conferito il premio Nobel per la Pace nel 1922. Improvvisamente morì nel 1930. Stava organizzando una nuova spedizione nell'Artico. L' UNHCR ha dedicato alla sua memoria il "Nansen Refugee Award ( ex Nansen Medal) assegnato annualmente a persone o organizzazioni che abbiano fortemente contribuito alla causa del sostegno ai rifugiati.

FINE -

(ricerche di Ugo Dodero)

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

da "DE SENECTUDE" di Marco Tullio Cicerone ( Arpino106 a.C. - Formia 43 a. C.)

### Come nasce il grano

“...Vengo ora ai piaceri provati dagli agricoltori che mi affascinano incredibilmente. Questi piaceri non possono non adattarsi agli anziani e mi sembra che siano adatti anche a chi è saggio. Infatti i contadini hanno a che fare con la terra che non si ribella mai ai loro comandi e che ciò che riceve non lo restituisce mai senza interessi, di volta in volta con minore, ma spesso con maggiore rendita. Ma a me non danno piacere solo i frutti, ma pure la forza e le capacità della terra stessa. Essa, inumidita, quando riceve il seme, lo tiene dentro di sè coperto, al buio. Perciò, quando è scaldato dal tepore della terra e dal suo stretto abbraccio, lo fa aprire e diventare un germoglio verdeggianti, che, sorretto dalle radici, cresce a poco, a poco, si erige su uno stelo nodoso, si chiude in un involucro quando arriva alla maturazione. Quando spunta da lì, diventa un frutto a forma di spiga e, per difendersi dai piccoli uccelli, lo protegge con le ariste.”

(C'è della poesia in questo piccolo frammento di prosa..., C.M. )

**F I N E**