

www.deciolucano.it All'Archivio tutti DL News e tanto altro

300 marittimi italiani prigionieri in Messico nel maggio 1940

La loro vicenda in un convegno a Genova il 3 maggio

Il giornalista Renzo Cerboncini ci ha invitato all'incontro che si terrà il 3 maggio prossimo a palazzo San Giorgio a Genova che affronta la storia dimenticata dei 300 marittimi italiani rimasti prigionieri in Messico allo scoppio della seconda guerra mondiale. In particolare la vicenda della pirocisterna Atlas (armatore il genovese Barbagelata) e del suo equipaggio. Molti documenti riguardano il capofuochista Domenico Bruzzone, nerviese, che morì nel carcere di Perote, vicino a Vera Cruz. Verrà anche proiettato un video inedito sulla vicenda.

Le cisterne italiane si rifornivano di petrolio per la guerra in Italia e dovevano affrontare la caccia degli u-boot tedeschi che erano presenti anche nelle acque americane.... ma la storia dei nostri marinai, non solo petroliere, e soldati prigionieri negli Stati Uniti, in India e altri territori è lunga e talvolta dolorosa.. (DL)

CARTABONO, rubrica di commenti puntuti

Un “lucchetto” nei porti : si può?

Ritornano le navi quarantena

In una intervista al *Secolo XIX* del luglio 2018 il professor Maurizio Maresca , esperto di Diritto internazionale, risponde che la decisione di chiudere i porti appartiene al Ministero delle Infrastrutture secondo il Codice della navigazione art. 83 che conferisce al ministro dei trasporti la potestà di limitare o vietare il transito o la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, una motivazione di ordine pubblico o di sicurezza anche di concerto col ministro dell’ambiente. Il Diritto internazionale impone certamente l’obbligo di salvataggio da intendersi come soccorso della vita umana in mare , ma questo Diritto non vieta allo stato costiero di impedire l’uso dei suoi porti.

Secondo il Cartabono però rispetto all’anno passato sono entrati negli scali italiani centinaia di migliaia di migranti che non scappavano dalle loro terre per guerre o altre disgrazie, e una volta a terra si sono in parte dileguati, speriamo che vengano acchiappati e mandati ai loro paesi. Intanto apprendiamo che è stato emanato il bando per noleggio di 4 navi traghetto quarantena. (DL)

Assicurazioni Marittime in tilt dopo Suez ?

di Silvestro Sannino

Caro Decio tu sei stato sempre attento e sensibile al tema assicurazioni marittime. Spesso hai citato Ascanio Baldesseroni ed hai numerosi amici nel ramo. Pongo una domanda. Il recente incidente, l’intera vicenda della Ever Given nel canale di Suez che ha prodotto danni enormi sfugge un po’ alla visione tradizionale delle assicurazioni marittime? Si prospetta forse una nuova fase evolutiva dello storico istituto?

Ricordo a me stesso i tre Steps storici delle Assicurazioni Marittime:

1) *Nell'antichità nasce il principio della contribuzione alle perdite per salvare la nave ed il carico (avaria). La materia si---risolve nella Lex Rhodia de Iactu, oggi ancora oggetto di attente analisi.*

2) *Nel basso medioevo cambia la struttura della proprietà della nave che diventa una Societas di tipo familiare e con essa si tende a distribuire sia i guadagni sia le perdite. Inoltre si rende necessario aggirare la decretale di Papa Gregorio IX del 1236 sull'usura che colpiva i prestiti marittimi ad alto interesse a causa dell'elevato rischio dell'impresa. Nasce in Italia la moderna assicurazione marittima che subisce un continuo assestamento sostanziale e formale (sul piano giuridico). Si arriva, verso il 1300 alla formula "Mutuum Gratis et amore" che soddisfa le esigenze operative e religiose. Il formale contratto di assicurazione marittima si diffonde velocemente tanto che, come riporta il genovese Enrico Bensa, nel 1393 un solo notaio in Genova passò, dal 21 agosto al 15 settembre, oltre ottanta contratti di assicurazione. Il modello italiano andava bene per i traffici dell'epoca.*

3) *Con i traffici mondiali emergono altre esigenze. Nel 1688 Edward Lloyd nel suo Coffe House in Tower Street favorisce l'incontro tra i diversi attori degli affari legati al traffico marittimo. Le notizie sulle condizioni delle navi e dei loro equipaggi risultano preziose ai fini della valutazione dei rischi. I dati cominciano ad essere registrati, catalogati e diffusi dalla London Gazette. Dopo appena tre anni Edward Lloyd si trasferisce in Lombard Street che ormai ha la vocazione di centro mondiale della finanza (ricordo che Lombard Street prende il nome dai mercanti italiani, detti in genere Longobardi, che a partire dal 1200 erano molto presenti in Londra e si riunivano nella strada della City per discutere dei propri affari). La formula*

incontra i favori dell'ambiente dello shipping e viene incontro alle nuove esigenze. Nel 1761 nasce anche il Lloyd Register per classificare le navi e le assicurazioni che fanno capo ai Lloyd's si estendono con la crescita poderosa, politica ed economica, dell'Inghilterra che esce infine vittoriosa dalle decisive guerre napoleoniche e si avvia alla sua epoca d'oro segnata dal lungo regno della Regina Vittoria. Lombard Street è una strada di appena 250 metri ed ospita anche la mitica Bank of England.

L'incidente della Ever Green nel Canale di Suez può essere causa di un disturbo, di una rottura negli equilibri del sistema di assicurazioni marittime in campo mondiale? La domanda non è banale né retorica se solo si pensa che neanche la crisi di Suez del 1967, nella Guerra dei Sei Giorni, determinò perdite così ingenti sul piano commerciale a parte il fatto che nel diritto di guerra le controversie si risolvono per vie diverse.

Sempre con affetto

SILVESTRO SANNINO

19 aprile 2021

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

QUANDO ANCHE LA RICERCA E' ARTIFICIALE !

Esiste “l'ipotesi che Sars-Cov-2 possa essere figlio di un virus generato in laboratorio” ed “e' ritenuta plausibile al punto tale da dover mandare una squadra di esperti a verificare cosa e' successo in quel laboratorio“. E' quanto afferma dagli Stati Uniti la virologa Ilaria Capua, in un'intervista del 6 aprile al Corriere della Sera. “Se l'Oms, oltre un anno dopo il fatto, decide di spedire un gruppo di esperti in Cina per cercare di stabilire che cosa e' successo – fa notare Capua – un motivo c'e'”. “E il motivo che serpeggia nel fondo – spiega – e' che e' accettato e risaputo che in alcuni laboratori del mondo esista la tecnologia per alterare virus

naturali piu' o meno innocui e trasformarli in stipiti virali potenzialmente pandemici". "Questi esperimenti detti Gof (Gain of function, acquisizione di funzioni) – prosegue la scienziata – mirano a far acquisire a virus naturali o di laboratorio alcune caratteristiche come la virulenza o la trasmissibilita' per poi studiarne i meccanismi in sistemi di ricerca artificiali" tanto che di questi stessi esperimenti "si parlo' molto nel 2012 quando alcuni gruppi di scienziati finanziati da enti pubblici trasformarono virus influenzali aviari H5N1 in una variante piu' contagiosa". Secondo Capua si tratta di scegliere oggi cosa fare per la salute mondiale: "in futuro vogliamo investire sul potenziamento dei virus o dei vaccini?". "Affrontare il rapporto rischio-beneficio di moltiplicare i laboratori che possono generare virus con potenziale patogeno rafforzato – si domanda – oppure spingersi nell'immaginare un mondo che grazie al Covid-19 avra' presto vaccini in formato cerotto, spray, chip che possono arrivare a destinazione anche senza un involucro gigantesco e refrigerante, che a oggi si e' mostrato uno dei principali colli di bottiglia della logistica?". "Si tratta solo di pensarci bene e scegliere – sottolinea Capua – perche' questo dibattito plasmera' il futuro delle nostre societa' e proprio per questo motivo al tavolo ci devono stare tutti". "Di soldi per la ricerca – conclude – non ce n'e' mai abbastanza e prima che sia troppo tardi riflettiamoci bene perche' questo momento di consapevolezza non ripassera' fino alla (ahime') prossima pandemia".

La popolarità mediatica dei virologi e degli affabulatori

La popolarità mediatica dei virologi ha strabordato nei mass media , parlano e si smentiscono spesso, in nome della “ scienza”, ma secondo il prof. Antonio Martino, già ministro dell'economia ed esperto di questa materia, “ Odio la comunità

scientifica , tutti i c.d. saggi prima di Galileo pensavano che la terra fosse al centro dell'Universo .

La scienza di oggi sarà l'eresia domani: il progresso delle idee fa sì che quelli che chiamiamo scienziati , domani saranno considerati zappatori falliti”.

D'altronde un grande esperto (e un caro amico) come il prof. Antonio Fiorentino il 14 novembre 2001 nell'Aula Magna della Facoltà di Ingegneria nella sua ultima lezione dal titolo Logica, Scienza e Conoscenza, una lezione molto profonda in cui descrisse la Automazione sfumata concluse dopo alcune considerazioni con il noto detto che afferma che la scienza non dà conoscenza. Anche Dostoievski nella sue Memorie dal sottosuolo scrive: “ che cosa sa la ragione? La ragione sa solamente quello che è riuscita a conoscere , mentre la natura umana agisce nella sua interezza”. (DL)

DE SENECTUTE, chi vuole strozzare i vecchi ?

Ma allora è vero che accoppiare gli anziani è l'antidoto per rilanciare l'economia come già il WTO nella rivista ufficiale nel 2012 scriveva che erano nocivi allora l'organizzazione era diretta da madame Lagarde Christine oggi presidente della BCE ? Questa pandemia ha rimescolato la nostra coscienza, soprattutto ci ha reso sospettosi nel lavoro e nelle relazioni umane.

Giovanni Verga scriveva ne I Malavoglia : “I giovani hanno la memoria corta, e hanno gli occhi per guardare

soltanto a levante; e a ponente non ci guardano altro che i vecchi, quelli che hanno visto tramontare il sole tante volte.”

Da Caro Epicuro , il filosofo Diego Fusaro scrive nel capitolo Esperienze : “ Caro Epicuro la mia epoca non è più in grado di fare esperienza e, dunque, fatica notevolmente a intendere che cosa l’esperienza sia. Il tempo del *real time* e del digitale di internet e della connessione costante ci ha, in fondo, privati della capacità di fare, sedimentare e trasmettere esperienze. Il virtuale attutisce il reale , e, di più , lo sostituisce . Tutto ci succede sempre più rapidamente e, come si usa dire, le notizie invecchiano all’istante..., l’esperienza è una sorta di viaggio che si compie nel tempo e nello spazio ... e che ci porta alla fine a essere più consapevoli e più saggi di quanto non fossimo all’inizio, prima che il viaggio cominciasse”...

Dalla Rivista Marittima del 1992 nell’articolo di Avio Marino , Meditazioni di un vecchio marinaio , breve guida per giovani ufficiali , si trova a pag. 17 alcune frasi istruttive :” ... Occorrerebbe ora elencare tutte le qualità che un giovane ufficiale dovrebbe avere, quelle cioè del manager e dell’Uomo: Ma su una in particolare è opportuno soffermarci perché, secondo noi, viene subito dopo il senso del dovere: la cultura.... Infatti è nostra ferma convinzione che l’abbinamento delle due qualità, senso del dovere e cultura, riassume tutte le altre... la cultura ... include il modo di comportarsi in ogni aspetto della vita individuale e di gruppo...”

A Davos parola d'ordine “ resettare l'economia”

A Davos in gennaio 2020 il Great Reset viene proposto dal World Economic Forum per rilanciare l'economia mondiale affinché sia indirizzata per garantire gli investimenti redditizi, insomma un capitalismo responsabile secondo l'Agenda 2030 e la Covid ha accelerato progetti e proposte per pianificare la popolazione mondiale, qualcuno ha parlato di un comunismo complottista.

La teoria del complotto

La teoria del complotto d'altronde ci viene proprio dalla Svizzera. In basso trovate un articolo di ItaliaOggi del 31 ottobre 2020 che riporta tutta la storia con il titolo I vecchi non sono più una risorsa.

Sono diventati troppo numerosi e posseggono competenze ritenute superate: ecco perché abbiamo fatto le premesse di cui sopra. Con l'articolo che pubblichiamo sotto si parla della Svizzera, forse non tutti sono d'accordo, ma la patria dell'eutanasia, una confederazione che ha 700 anni e che è divisa in cantoni plurilingue, che non si fanno la “ guerra “ fra questi pezzi di territorio, che approvano leggi e disposizioni dopo aver istituito un democratico referendum, l'Accademia delle scienze mediche e dalla Società svizzera di medicina intensiva hanno pragmaticamente dopo attente analisi concluso che gli anziani sono meno meno preziosi, forse perché sono tanti... (anche se in

Italia sono stati decimati tra Covid e ospedali) e si accaparrano le ricchezze, lavorano poco e non offrono gli enormi contributi creativi dei ventenni. (DL)

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

La Giornata del mare e della cultura marinara

11 Aprile 2021

Commento di Tobia Costagliola

La “Giornata del Mare”, istituita con D. Lgs 229 del 3 novembre 2017, è un incontro tra i giovani e le Istituzioni volto a promuovere e diffondere l’amore e la cultura per il mare. Il giorno 9 aprile, in anticipo su questa celebrazione, è stato firmato, a Roma, un protocollo d’intesa, tra il Ministro dell’Istruzione, Professor Patrizio Bianchi, e il Comandante Generale della Guardia Costiera, Ammiraglio Giovanni

Pettorino. L'obiettivo, come si legge nel Protocollo, è quello di “contribuire alla formazione delle giovani generazioni, alla tutela del territorio, alla convivenza civile, alla legalità”. Una serie di iniziative, idee e progetti portati avanti su tutto il territorio e che si riassumono anche con l'individuazione e la premiazione delle classi vincitrici del Concorso Nazionale “La cittadinanza del mare” edizione 2020, che prevedeva l'elaborazione di percorsi e progettualità volti alla diffusione della cultura del mare da parte di studenti e studentesse delle istituzioni scolastiche primarie e secondarie di I e II grado. È stata quindi presentata la nuova edizione del concorso, dal tema “Cambiamenti climatici e sostenibilità, effetto di molteplici cause in gran parte attribuibili all'uomo e, a loro volta, causa di effetti sia sull'ambiente marino e costiero che sulle comunità che vivono in prossimità del mare”. Sono convinto che quegli adolescenti sopra citati, coinvolti nel periodo evolutivo più propizio, spinti dal loro ingenuo entusiasmo, siano veramente in grado di prendere tutto sul serio fino al punto di essere un esempio per noi adulti. E sono altrettanto convinto del “disincanto” e la delusione dei giovani nel realizzare, ahimè, troppo spesso, quanto inconsistente, incoerente e inadeguato sia il coinvolgimento di quelle istituzioni che, pur riponendo le loro speranze nei giovani, non sono in grado di “fare la loro parte”. L'amore e la cultura del mare sono importanti, è vero, ma fanno comunque parte di quella esigenza umana di conoscenza che le istituzioni devono tutelare e promuovere ad ogni livello sia culturale che informativo anche presso gli adulti (“giornalisti” inclusi). Ma c'è un altro tipo di cultura “prioritaria” di cui fa parte l'istruzione inerente al mondo “marittimo” nella sua più completa accezione: l'istruzione del personale navigante, di ogni grado e competenza a cui vengono affidati dei mezzi di

sempre più elevata tecnologia e che costituiscono la linfa vitale, ancora troppo sottovalutata, della nostra economia.

Adolescenti ricettivi e affidabili. Ma gli adulti ?

Che ben vengano iniziative coinvolgenti come questa, il cui seguito è scontato presso i giovani, ma non tanto presso gli adulti. Parlo di quegli adulti che, nelle sedi politiche ed istituzionali, manifestano, purtroppo, una generale incapacità di allungare lo sguardo oltre i limitati orizzonti temporali. Adulti che, senza ulteriori ritardi, dovrebbero affrontare, concretamente, due impellenti problemi: la salvaguardia dell'ambiente e la maggiore sensibilizzazione a livello sociale, politico e istituzionale verso il "sesto continente". Un "continente" che, dal punto di vista ambientale, riscuote la nostra attenzione soltanto quando vi ci tuffiamo scoprendo rifiuti di ogni genere, plastica, mucillagine, ecc. Gli altri giorni dell'anno, non dedicati alla balneazione o al "diporto", il mare resta una cosa astratta, ispiratore di pensieri poetici, di bei dipinti, foto o "campo di gara durante avvincenti regate", scuola di retorica. Ma non mancano altre occasioni per scoprire altri aspetti del mare : naufragi, incendi , collisioni, perdita di vite umane, sequestri, pirateria, tutti avvenimenti che vengono descritti con superficialità e grandissima ignoranza, con terminologie improvvisate che fanno rabbrivire e che contribuiscono a dare immagini distorte e a creare nella gente una percezione incompleta ed erronea di questo "pianeta" o "continente" che dir si voglia. Raramente, poi, si parla degli esseri umani che ci vivono, lavorano, soffrono e talvolta vi muoiono tra l'indifferenza generale. Mentre il primo fa parte di un problema più generale, ben noto a tutti, ed è fonte di dibattiti e iniziative a livello globale, con impegno a sensi alterni (purtroppo), il secondo è ben lungi dall'essere individuato e affrontato nella sua interezza perché

ancora poco conosciuto e poco compreso. Le ragioni vanno ricercate, da una parte, nella scarsa conoscenza del “mare” e di tutte le sue implicazioni vitali per il nostro paese , dall’altra, nella impropria adeguatezza delle strutture istituzionali, insieme alla carenza di coordinamento e razionalizzazione delle competenze. A questo punto non vorrei aprire una parentesi polemica ma ritengo doveroso chiedersi se sia “corretto” che un Ministero firmi un protocollo con il Comandante in capo delle Capitanerie, dipendente, a sua volta, da un altro Ministero che , in questo contesto, sembra in tutt’altre faccende affaccendato e si presume abbia delegato. Non ne faccio una questione di forma ma voglio sottolineare una delle tante incongruenze nella gestione “ delle cose di mare”. Il discorso sarebbe molto più lungo.

Ma è sufficiente un nuovo ministero o serve altro?

E’ stata, da più parti, ribadita la crescente necessità di un unico organo competente che, allo stato attuale dei trasporti, infrastrutture, istruzione e qualificazione per ogni comparto, va ben oltre la necessità, ormai superata, del ripristino del Ministero definito “della Marina Mercantile”. Non è una questione di titolo o di etichetta ma una mera questione di competenze “di settore” e di ”univocità” di metodi e procedure che valgono per tutti. Avete visto a quanti Ministeri siamo arrivati con l’ultimo Governo ? Qualcuno lo hanno dovuto inventare con grande sforzo di fantasia perché esisteva già un ministro preconfezionato a cui non corrispondeva nessun ministero. Ma, mai, nei vari rifacimenti di Governi, che sia venuto fuori un personaggio, con le...competenze, necessarie per affidargli un ministero che non richiedeva alcuno sforzo di fantasia : il “Ministero del Mare” o “Ministero X” la cui esatta denominazione potremmo farla sorteggiare tra i bambini delle

scuole primarie e secondarie come quelle incontrate dal Ministro Bianchi e dall'Ammiraglio Pettorino. A proposito : vi invito ad una riflessione su questo binomio riferito, non agli stimatissimi personaggi, ma alle due istituzioni che essi rappresentano : il ministero della Pubblica Istruzione e il Corpo delle Capitanerie di porto. Il primo è l'espressione incompleta dell'ampia materia di cui dovrebbe interessarsi e che invece si completa soltanto con un altro Ministero che è quello dell'Università. Il secondo rappresenta l'Autorità Marittima, col suo glorioso passato, il cui ruolo "sminuito", ahimè, è sotto gli occhi di tutti. Il primo , anche se in misura ridotta, rappresenta la scuola e tutte le problematiche legate all'istruzione di cui, a noi, qui, interessa la "branca "marinara" o " marittima", ma che rappresenta una vasta gamma di competenze che vanno anche oltre il livello universitario; il secondo, dovrebbe essere il braccio operativo di un Ministero le cui funzioni sono tutte da stabilire. Un braccio operativo che, tra l'altro, soprintende alla preparazione, ai corsi per le qualifiche e i titoli professionali, al rilascio dei certificati di competenza, alla sicurezza, ecc. Tutto ciò mentre, sul "mercato" dell'istruzione, fioriscono, appunto, "fior di Università" o corsi universitari o di specializzazioni varie che fanno la gioia degli armatori, ben lieti di avere "specialisti" del mare sempre più "titolati". Ma non è questo il punto. Nel caos esistente, a cui ci stiamo abituando, potrebbe maturare una sintesi o una selezione "naturale" in cui si potranno individuare quante sono le vittime sacrificali e quanti i privilegiati.

Un protocollo per iniziare

Con il sopra citato protocollo si è cominciato a riconoscere, finalmente, il giusto valore alle due istituzioni : Scuola e

Autorità Marittima. Ora, in nome del buon senso e della necessaria “semplificazione”, dovremmo attenderci che si coordinassero tra di loro, magari sotto una regia... E’ necessario affrontare, nella giusta sede e con le strutture adeguate, le problematiche del “settore” troppo a lungo trascurate, seguendo interessi e priorità improprie che hanno generato sperequazioni, disordine e anche disagi economici per i soggetti meno abbienti.. Tutto ciò mentre si “commercializza”, con grande vanto, l’elevato grado di preparazione di coloro che seguono il “nuovo trend” legato al quasi obbligato passaggio attraverso percorsi “elitari”. Non voglio addentrarmi nei dettagli o meglio nella parte immersa di questo iceberg. Vorrei soltanto manifestare, oltre al plauso dovuto, il mio sconforto e la mia preoccupazione che le buone intenzioni restino tali e che l’altisonante retorica possa prevalere senza che si riesca a scalfire il “fenomeno della non conoscenza” delle problematiche legate al mondo del mare nonostante la pregevole iniziativa. Sarà sufficiente, anche per il futuro, celebrare degnamente la giornata del mare facendo fare il compito in classe sull’ambiente ai bambini delle scuole primarie e secondarie ? Ma di quali problematiche stiamo parlando ? L’abbiamo già spiegato, solo nell’ultimo biennio, almeno una dozzina di volte, con le nostre DLNews.

Un’ultima considerazione: abbiamo mai pensato che molti di quei bambini, ragazzi e ragazze, quando, in un prossimo futuro, colmi di buona volontà, approderanno nell’entusiasmante mondo del mare, potrebbero trovarsi di fronte a quegli stessi, atavici problemi che, chi di dovere , nel frattempo, non è stato in grado di risolvere come è accaduto fino ad oggi ? E’ paradossale! E’ sotto gli occhi di tutti che l’assenza di uno specifico Ministero sia dovuto non al “puntiglio consapevole “di un “grande vecchio”, ma all’ignoranza di coloro che, prima nella politica e poi nelle

istituzioni, ancora non riescono a comprendere le sollecitazioni che provengono da più parti. Taluni, poi, pur riuscendo a ricordare, a malapena, che alcuni lustri fa, esisteva un “Ministero ad hoc”, non riescono a comprenderne, oggi, l’utilità o la necessità: perché aggiungere un nuovo ministero ? E’ verso questa categoria di “ignoranti” che bisognerebbe rivolgere adeguate iniziative, non solo verso le scuole primarie e secondarie. Nell’interesse di tutti.

Intanto, Pettorino e Bianchi , firmano, con grande solennità, un protocollo. Cui prodest ?

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“ AUSONIA
UN GRAND HOTEL CHE ANDAVA

PER IL MARE ”

Nel



capitolo precedente di questa
“Storia della Marineria
Passeggeri Italiana” abbiamo

riproposto le vicende della motonave “Lucania”, una delle prime unità armate dagli armatori Grimaldi. In questa sede ripercorreremo quelle di un’altra nave che abbiamo già incontrato nelle nostre rievocazioni ma di cui oggi daremo un resoconto più dettagliato di quanto fatto in precedenza: si tratta dell’ “Ausonia”, che ha rivestito vari ruoli ivi compreso quello di essere stata l’ultima unità passeggeri gestita dai Grimaldi stessi, oggi proprietari di una grande flotta diversificata e di alcuni mega Cruise-Ferries che però, date le loro caratteristiche e modalità d’impiego, rientrano in una categoria senz’altro parallela ma assolutamente diversa da quella delle navi passeggeri “pure”. Da “Lucania” ad “Ausonia” è come chiudere idealmente un ciclo durato più di quarant’anni: andando con ordine, dobbiamo partire dal 1956, quando la prima delle due unità era in piena attività con la “Grimaldi Lines” e la seconda veniva varata a Monfalcone per conto della “Adriatica di Navigazione” di Venezia. In tale guisa e come nuova ammiraglia della flotta sociale che issava sul suo vessillo e sulle ciminiere il prestigioso simbolo del Leone di San Marco, l’ “Ausonia” riprendeva il nome di una famosa unità d’anteguerra che abbiamo già incontrato in queste pagine e, affiancandosi alla consorella “Esperia” già in servizio da alcuni anni, riproponeva idealmente con essa, anche nei nomi loro conferiti, il “tandem” delle due unità “ammiraglie” dell’intera “Adriatica”, impegnate come le precedenti nel collegamento considerato quello principale esercito dalla compagnia che aveva la sua sede di rappresentanza in Palazzo Molin a San Basegio alle Zattere in piena Laguna, e cioè la linea espresso che dai porti nazionali collegava l’Italia ad Alessandria d’Egitto e Beirut nel Libano. Lo stabile, oggi in vista di una sua prossima utilizzazione museale, venne acquistato dalla compagnia, nel 1937: in precedenza era stato la residenza della famiglia degli imprenditori e finanzieri svizzeri Stucky, proprietari del famoso Mulino situato sulla riva

opposta del canale della Giudecca ospitante dalla fine dell'Ottocento varie imprese manifatturiero-alimentari e oggi oggetto di una grande operazione immobiliare di recupero: perfettamente mantenuto nel tempo, Palazzo Molin ospita ancora oggi il logo originale della "Adriatica di Navigazione", apposto in facciata fra le vetrate dalle quali si vedevano transitare e saltuariamente anche attraccare le navi della società che salpavano da Venezia per le loro destinazioni, ricalcando idealmente nei tempi moderni le rotte che erano state proprie della Serenissima durante i gloriosi secoli della Repubblica.

Gli scambi commerciali fra i nostri porti e quelli del Vicino Oriente erano ancora molteplici anche all'epoca dell'immissione in servizio dell' "Ausonia": sia in Egitto che in Libano prosperavano floride e numerose comunità di europei colà trapiantati con le loro professioni e i loro affari. A tale proposito, come abbiamo già avuto modo di ricordare, la colonia italiana di Alessandria contava migliaia e migliaia di persone: anche se il loro numero era diminuito a seguito del secondo conflitto mondiale, negli anni Quaranta, Cinquanta e Sessanta del Novecento erano ancora presenti tanti nostri connazionali che, al pari di francesi, inglesi, olandesi, svizzeri eccetera stanziati in quelle nazioni, si servivano della nave per i loro spostamenti. Fra costoro vi erano anche esponenti delle varie comunità ebraiche presenti da sempre nei principali empori nordafricani e del vicino oriente mentre erano ancora fortunatamente lontane, oltre alla concorrenza dell'aereo, le rivoluzioni islamiche, le primavere arabe e tutte le rivendicazioni più o meno legittime che sconvolgeranno in seguito quelle aree geografiche purtroppo ancora oggi fra le più tormentate del pianeta. A tale proposito, quasi in concomitanza con l'entrata in servizio dell' "Ausonia" ci sarà un assaggio di quello che succederà in seguito con la crisi di Suez del 1956, ma la situazione tornerà abbastanza tranquilla e per

i primi anni della sua attività la nave potrà operare regolarmente incontrando il favore dei passeggeri e degli operatori commerciali. Rivolta ad una clientela in massima parte medio-alta, sia nell'aspetto esterno che in quello interno rivelerà fin da subito il carattere di eleganza e di esclusività che la renderanno leader assoluta della rotta cui verrà adibita e sulla quale non avrà rivali risultando la nave più grande e più bella di tutte.

Stazzante quasi 12.000 tonnellate, lunga 140 metri e larga 21, era equipaggiata con turbine che sviluppavano 17600 CA su due eliche e le consentivano di raggiungere i 23 nodi di velocità assicurando una velocità di crociera di 20-21 nodi.

Dotata di doppi stabilizzatori a pinna del tipo "Denny Brown", totalmente ad aria condizionata, fornita di autorimessa per una ventina di automobili e di una buona capacità di carico merci per complessive 3700 tonnellate distribuite su quattro stive servite sia da bighi di carico tradizionali che da gru elettriche, presentava una sovrastruttura completa con grande cassero centrale, prua molto inclinata ed elegante poppa arrotondata del tipo "a incrociatore", un unico fumaiolo aerodinamico a sezione ellissoidale a centro nave e albero prodiero tripode: anch'essa una delle tante fortunate realizzazioni dell'ingegner Nicolò Costanzi, con lo scafo raccordato longitudinalmente alle infrastrutture all'altezza del Ponte di Passeggiata opportunamente corredato di grandi finestroni apribili, ricordava nel fronte delle sovrastrutture e nel disegno in generale le più grandi "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo", anche se nel caso dell'"Ausonia" la ciminiera era di forma più affusolata e, coi suoi alettoni disperdi-fumo appena accennati, anticipava quanto verrà realizzato più marcatamente di lì a pochi anni su "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino".

Come abbiamo già accennato, le sistemazioni interne riflettevano l'impiego e il tipo di clientela che la nave avrebbe ospitato durante il suo servizio sul "Grande Espresso Italia-Egitto-Libano".

A tale proposito la Prima Classe prevedeva all'inizio 181 passeggeri, mentre la Seconda 118 e la Terza 230: per la breve traversata notturna tra Alessandria e Beirut estesa qualche volta a toccare Limassol sull'isola di Cipro, erano previsti anche 70 passaggi ponte senza sistemazione in cabina, mentre l'equipaggio era composto da 210 persone, stato maggiore compreso. Se Costanzi era stato il responsabile del design complessivo della nave, ad un altro "grande" del settore spetterà l'intero allestimento dei suoi interni: Nino Zoncada, all'apice della sua carriera e già collaboratore in passato di "Adriatica" fin dai tempi dell'anteguerra con i suoi interventi sulle motonavi "Lero", "Loredan", "Rodi", "Egeo", "Egitto", "Calino" e altre. Se infatti a Gustavo Pulitzer Finali era stato assegnato dalla società di navigazione veneziana l'approntamento degli arredi dell'"Esperia", a Zoncada verranno affidati quelli dell'"Ausonia", che risulteranno molto omogenei, funzionali, eleganti nel loro complesso tanto da essere considerati dal loro ideatore come una delle realizzazioni più felici di tutta la sua lunga e proficua attività pluridecennale.

Rifacendosi ai suoi ultimi progetti per le più piccole consorelle "Enotria" e "Messapia", anche in questo caso Zoncada prevede un'articolazione pratica e funzionale degli spazi interni: i locali di Prima e Seconda Classe si sviluppavano gli uni a proravia e gli altri a poppavia del Ponte Passeggiata, secondo uno schema distributivo comune alle navi passeggeri italiane dell'epoca. In questo caso, però, la novità che si rifaceva forse a quanto realizzato a suo tempo su "Neptunia" e "Oceania", era la presenza nella zona mediana di questo stesso ponte delle grandi sale da pranzo delle due classi, propriamente denominate "Venezia" e "Faraone" in vista dell'impiego della nave. Particolarmente ingegnosa la distribuzione degli spazi per quanto riguardava i locali sociali della Prima Classe: praticamente un unico, vasto ambiente che insisteva sul fronte-nave a proravia, diviso da una

quinta tripartita che al tempo stesso univa e separava fra loro la veranda di soggiorno, la sala feste ed il bar. Tutti e tre sapientemente arredati e decorati secondo uno stile unitario che prevedeva l'applicazione standardizzata di moduli ripetivi per poltrone e arredi, differenziati soltanto da apporti cromatici diversi concretizzati in delicati colori quali giallo champagne, grigio avorio, fucsia chiaro, panna morbido, nocciola sfumato. Il tutto arricchito dai frequenti pannelli policromatici astratti opera del milanese Pietro Zuffi, uno dei tanti artisti chiamati a concorrere all'allestimento dell'unità fra i quali non possiamo non citare il grande artista friulano Marcello Mascherini con la sua incisiva scultura "Il Gondoliere" che adornava la parete del vestibolo di Prima Classe; il pittore ravennate Giovanni Majoli coi grandi pannelli di scene conviviali e di caccia che adornavano i ristoranti di bordo; il genovese di nascita ma torinese d'adozione Enrico Paolucci presente nei saloni di Seconda Classe con varie opere a tema marinaro; lo scultore ligure Ferruccio Quaia con le sue composizioni plastiche popolate di animali presenti nelle verande di bordo; Emanuele Luzzati col grande murales che si sviluppava in verticale lungo lo scalone di Prima Classe e raffigurava i più importanti monumenti d'Italia nello stile tipico e inconfondibile dell'artista genovese. Riuniti sotto l'abile regia di Zoncada, questi artisti riusciranno a coniugare una grammatica più che ben riuscita e contribuiranno a fare dell' "Ausonia" una delle realizzazioni più felici della cantieristica non solo italiana degli Anni Cinquanta del Novecento.

Varata il 5 agosto del 1956, sarà consegnata all' "Adriatica" il 20 settembre 1957 e, dopo una breve crociera inaugurale, partirà per il suo primo viaggio toccando oltre a Venezia, Trieste, Brindisi, Alessandria d'Egitto e Beirut.

I passeggeri ne apprezzarono fin da subito le doti di lusso e comfort: tutte le cabine di Prima Classe e buona parte di quelle di Seconda godevano di servizi privati, come pure per entrambe le

classi erano previsti due ampi lidi all'aperto che, nel caso di quello della classe superiore, disponeva di un'ampia piscina inserita in una vasca dalle forme sinuose arricchita da isole rivestite in mosaico azzurro e poteva essere chiuso tramite un ingegnoso sistema di vetrate mobili in caso di maltempo oltre ad essere equipaggiato con un impianto di riscaldamento a raggi infrarossi, entrambe soluzioni che verranno poi adottate su altre navi passeggeri sia italiane che straniere ma che al momento della loro installazione sull' "Ausonia" costituivano ancora una novità.

Non mancavano ampie verande coperte di passeggiata, sale ginnastica e quant'altro onde rendere più che piacevole una traversata che, grazie alla velocità della nave, era comunque relativamente breve: il fatto poi di avere i locali sociali delle due classi raggruppati su di un unico ponte, ivi comprese le sale da pranzo, ne semplificava l'accesso e la fruizione da parte dei passeggeri e ne rendeva l'uso perfettamente in linea con un impiego crocieristico che prenderà piede più avanti negli anni. Forse leggermente più sacrificati gli alloggi della Terza Classe, ricavati sul ponte sottostante a quello di Passeggiata, che prevedevano a poppavia una sala di soggiorno-bar ed un ristorante circoscritti da una passeggiata parzialmente coperta dedicata a questa classe che prenderà un respiro maggiore quando, nel corso di una ristrutturazione intervenuta negli anni Sessanta, verrà fusa con la Seconda in una nuova classe decisamente più confortevole per chi usufruiva dei passaggi più economici e ribattezzata opportunamente Turistica.

In tandem con la consorella "Esperia", la linea "Grande Espresso" verso Egitto e Libano prevedeva partenze quindicinali sia dall'Adriatico che dai Mari Ligure e Tirreno: da Genova e Napoli, integrate occasionalmente da Barcellona o Marsiglia, in due-tre giorni di navigazione si raggiungeva Alessandria d'Egitto. Da lì Beirut e saltuariamente l'isola di Cipro, per poi fare ritorno in Italia scalando nuovamente Alessandria e rientrando nei porti

nazionali di Venezia e Trieste con tappa quasi sempre a Brindisi e talvolta a Bari. Una volta arrivate nei porti adriatici, dopo qualche giorno di sosta le due navi riprendevano il percorso in senso inverso e sarà così per i primi anni. In seguito si iniziò a fare di Genova e Napoli i porti capolinea di “Esperia” mentre “Ausonia” opererà quasi esclusivamente da Venezia e Trieste. Purtroppo dopo i primi anni di servizio l’attività delle due unità verrà condizionata dalle ricorrenti crisi politiche mediorientali: in particolare, complice una flessione di passeggeri dovuta anche in questo settore operativo alla concorrenza dell’aereo e a seguito di una nuova chiusura del Canale di Suez che sarà anche la più lunga di tutta la sua storia e destabilizzerà in generale i traffici marittimi della zona, fin dal 1967 la linea assunse caratteristiche sempre più crocieristiche includendo scali di interesse turistico-culturale quali Siracusa, Catania, Malta, Famagosta, Rodi e altre isole dell’Egeo o dello Ionio quali Corfù e Cefalonia.

AUSONIA E IL PRIMO AMMODERNAMENTO

A tale proposito nel 1968 l’ “Ausonia” venne sottoposta ad un primo riammodernamento che comportò un miglioramento generale nella configurazione delle cabine, la riduzione delle classi da tre a due e l’installazione di una seconda piscina a poppa ricavata sul boccaporto della stiva numero quattro.

In seguito, ai suoi itinerari verranno aggiunti gli scali di Heraklion sull’isola di Creta, di Dubrovnik in Dalmazia arrivando a scalare saltuariamente anche Istanbul e alcuni porti del Mar Nero quali Odessa, Sochi, Varna, Costanza e Sebastopoli.

Dal 1970 la sua attività sarà prevalentemente crocieristica e, con la successiva immissione in linea della “Victoria” proveniente dal “Lloyd Triestino” e la radiazione di “Esperia”, una delle prime vittime della liquidazione della flotta pubblica di stato, il suo

raggio d'azione arriverà a comprendere anche suggestive località del Mediterraneo Occidentale e le isole atlantiche di Madera e Canarie. A tale scopo, con una configurazione a classe unica ed una nuova capacità di poco più di 500 passeggeri, scalerà prevalentemente Genova come suo nuovo porto capolinea. Nonostante i buoni risultati, anche l' "Ausonia" dovrà alla fine fare i conti con la progressiva liquidazione di tutto il comparto passeggeri facente capo alle società di navigazione del gruppo "Finmare": disarmata nel 1977, sarà però più fortunata di altre sue consorelle perchè verrà inserita nel piano che avrebbe visto assieme a lei "Leonardo Da Vinci", "Galileo Galileo" e "Guglielmo Marconi" entrare a fare parte del nuovo consorzio "I.C.I.-Italia Crociere Internazionali S.p.A.", frutto della collaborazione della flotta di stato con alcuni importanti gruppi privati dello shipping nazionale quali Costa, Lauro che si ritirerà quasi subito, Magliveras, Erice, Ligabue e altri minori .

Fra 1978 e '79 verrà sottoposta ad importanti lavori per essere trasformata in una vera e propria nave da crociera presso l'Arsenale Triestino "San Marco": essi interesseranno particolarmente la sezione alberghiera con conseguente miglioramento generale delle cabine, dotate finalmente di servizi privati in ogni loro categoria. Consegnata formalmente all' "I.C.I." nel marzo del 1979, partirà da Trieste per posizionarsi a Genova issando sulla ciminiera i colori della nuova compagnia: un pasticcio blu che, in campo bianco, avrebbe dovuto riunire in sé il logo di Finmare, Costa e delle altre società facenti parte del consorzio. Presto sostituito da un delfino decisamente più elegante e appropriato, sarà comunque premonitore dell'insuccesso dell'iniziativa, all'interno della quale agivano interessi e scopi spesso divergenti che porteranno in breve all'uscita di alcuni soci, all'ingresso di altri ed alla liquidazione del tutto nel giro di un paio d'anni. Nel frattempo l' "Ausonia" verrà impiegata principalmente da Genova in crociere nel Mediterraneo Orientale

con scali al Pireo, Istanbul, Kusadasi, Izmir, Rodi, Alessandria e Haifa, verso il Marocco e le Isole Canarie con puntate in Sud America durante la stagione invernale. Assieme a “Galileo Galilei” nel 1980 verrà ipotizzato il suo noleggio alla “Chandris Cruises” ellenica ma il progetto non avrà seguito anche a causa delle reazioni sindacali nazionali che questo contratto aveva suscitato. Per inciso, dopo un breve periodo finale di attività le due navi verranno poste in disarmo a fine stagione di quello stesso 1980 assieme alle altre due facenti parte del medesimo infelice consorzio: peraltro “Galileo Galilei” dopo alcuni anni di disarmo verrà acquistata proprio da “Chandris” che la ribattezzerà “Galileo” in un primo tempo e “Meridian” dopo; stessa sorte per “Guglielmo Marconi” passata nel 1984 a “Costa Crociere” come “Costa Riviera”, mentre “Leonardo Da Vinci” finirà indecorosamente i suoi giorni nel luglio del 1980 a causa di un incendio probabilmente doloso mentre era in disarmo nel golfo di La Spezia in attesa di un eventuale acquirente. “Ausonia” invece sarà noleggiata nel 1981 alla “Sicula Oceanica” degli armatori Grimaldi, che in seguito l’acquisteranno definitivamente, per le loro classiche crociere settimanali denominate “Le Perle del Mediterraneo” sul collaudato itinerario Genova-Barcellona-Palma di Majorca-Tunisi-Palermo-Capri o Napoli-Genova su cui la “Siosa Line” fin dal 1965 era operativa con, in ordine cronologico di servizio, “Ascania”(1965-’67), “Caribia”(1967-’72) e infine “Irpinia”.

Una nuova ristrutturazione del 1982 porterà la capacità passeggeri a 625 persone ma due più radicali rifacimenti interverranno di lì a poco. A fine stagione estiva 1983, la nave verrà infatti sottoposta a La Spezia a importanti lavori di ampliamento del Ponte di Passeggiata a poppavia che porteranno alla realizzazione di un grande locale sociale inteso come nuova sala delle feste e intrattenimenti vari battezzato “Salone Majorca”. In conseguenza di ciò anche il ponte sovrastante verrà rialzato e ampliato

ricavando un nuovo lido più spazioso dotato anche di vasca jacuzzi.

La costruzione di nuove cabine in quelli che erano stati gli spazi della vecchia Classe Turistica porteranno ad un incremento del numero dei passeggeri che passeranno a 750 unità, mentre una seconda “tranche” di lavori, effettuata sempre a La Spezia fra 1986 e 1987, risulterà in un successivo ampliamento del ponte di passeggiata, questa volta verso prua, con conseguente sparizione totale delle aree merci e riconfigurazione generale dei suoi interni che porteranno alla vanificazione di quanto progettato a suo tempo da Nino Zoncada, alla realizzazione di un unico grande ristorante, di una nuova discoteca di forma circolare, sala gioco e shopping center raccordato al nuovo salone di poppa da un'unica grande veranda aperta sul mare, dotata di comodi divani e poltrone e interamente vetrata. La stazza lorda aumentò a circa 13.000 tonnellate e nel complesso la nave risultò migliorata dal punto di vista della ricezione interna, anche se la sua silhouette pura e slanciata uscirà da queste ristrutturazioni abbastanza penalizzata.

Navigherà comunque proficuamente nei ranghi della “Sicula Oceanica” che ad un certo momento reclamizzerà i suoi itinerari sotto il logo personalizzato “Siosa-Ausonia Crociere” estendendo il raggio d'azione che comprenderà, oltre alle classiche “Perle” verso Spagna, Baleari e Tunisia, altri itinerari molto suggestivi sia nel Mediterraneo Orientale che in quello Occidentale fino alle Canarie: famose le sue crociere di Pasqua in Terrasanta o quelle autunnali verso il Mar Nero, come pure le mini-crociere primaverili alla volta di Palma di Majorca o della Tunisia, concepite apposta per una clientela che avrebbe avuto pochi giorni a disposizione o non poteva permettersi crociere più lunghe e di conseguenza più costose. Interessante il fatto che nel corso dei suoi itinerari l' “Ausonia” abbia avuto modo di attraccare in porti oggi perfettamente inseriti nei grandi circuiti crocieristici quali

Salerno e Civitavecchia ma all'epoca ancora inusuali per il traffico turistico passeggeri o di sostare in rade poco frequentate quali Sorrento, Taormina e alcune delle isole greche sprovviste di un porto vero e proprio, tutte località dove le ridotte dimensioni ed il conseguente pescaggio relativo le consentivano ancoraggi comunque sicuri in prossimità della costa.

La gestione Grimaldi è stata la più felice

Probabilmente la gestione Grimaldi è stata per l' "Ausonia" quella più felice: negli anni la nave è assunta al rango di "mascotte" di tutto il gruppo armatoriale e nella fattispecie di Guido Grimaldi, uno dei Fratelli fondatori, che ne diresse personalmente la gestione facendo in modo di offrire alla clientela proposte sempre interessanti in cui turismo e cultura potevano accompagnarsi a vicenda e integrarsi. A tale scopo saranno organizzate negli anni vere e proprie crociere di studio con la partecipazione di storici, archeologi, giornalisti e docenti in genere che illustravano ai croceristi presenti a bordo quanto sarebbero andati a scoprire di persona nel corso dei vari scali dell'itinerario. Da ricordare anche le crociere culinarie arricchite dalla presenza a bordo dei più grandi Chef internazionali e altre iniziative che arricchiranno negli anni gli itinerari della nave.

La scelta felice di questi ultimi e l'alto livello dei servizi di bordo che prevedeva una classe unica ed un'ulteriore sezione più esclusiva denominata "Le Club" riservata alle cabine più lussuose che godevano di un trattamento superiore alle altre, fecero guadagnare all' "Ausonia" l'appellativo di "Grand Hotel che va per mare", sfruttato nelle brochures pubblicitarie dell'epoca e ripreso nel titolo di questo capitolo della nostra rassegna.

Verso la fine dell'ultimo decennio del Novecento le cose però cambiarono: il crescente gigantismo delle nuove unità da crociera rese in poco tempo obsoleta e fuori posto l'ormai relativamente

anziana “Ausonia” che, oltretutto, andava incontro alla necessità di nuovi e costosi lavori per mantenerla nelle condizioni di massima sicurezza. Oltre a ciò, un nuovo orientamento del gruppo Grimaldi verso altri settori di traffico marittimo portarono all’alienazione di questa unità, in un’ottica più che giustificata che vede la continua ricerca del profitto prevalere sui sentimentalismi.

Fu così che fra 1997 e 1998, dopo alcuni lavori presso la Fincantieri di Palermo che porteranno fra le altre cose alla creazione di un casinò di bordo, l’ “Ausonia” passerà alla “Ausonia Cruise” di La Valletta e dopo pochi mesi alla “Aspasia Cruises” anch’essa maltese che, dopo averla noleggiata per due viaggi a Jeddah carica di pellegrini diretti alla Mecca, la venderà nella primavera del 1998 alla cipriota “Louis Cruise Lines”

di Nicosia, società emergente nel settore delle crociere nel Mediterraneo Orientale che stava facendo incetta in quel momento nel campo dell’usato alla ricerca di unità medio-piccole adatte all’impiego fra le isole dell’ Egeo e le coste dell’ Asia Minore. Registrata presso la “Ausoniamar Navigation Ltd.”, sussidiaria della “Louis Cruise” e ribattezzata “Princesa Ausonia”, passerà ai lavori in Grecia finché dalla primavera del 2000 inizierà il nuovo servizio crocieristico impegnata in mini-crociere da Cipro verso destinazioni che le erano familiari da sempre o periodicamente noleggiata a tour operators britannici, in compagnia di alcune consorelle dal passato illustre che abbiamo in parte già incontrato in questa rievocazione storica o comunque conosciute anche da noi per avere visto la luce in acque italiane. Fra queste la “Princesa Victoria” che altri non era se non la “Victoria” già di proprietà della “Ingres Line” o la “Princesa Cypria”, ex “Principesse Margrethe” danese, costruita a Riva Trigoso nel 1968 e seconda della serie che vedrà con lei le gemelle “Dana Sirena” e “Dana Corona” attive da Genova nei

collegamenti per Grecia, Spagna e Tunisia durante tutti gli Anni Settanta.

Purtroppo gli avvenimenti conseguenti agli attentati terroristici del settembre 2001 e la crisi mediorientale che ne derivò portarono ad una contrazione del mercato crocieristico in generale ed in particolare nell'area geografica in cui la "Louis Cruise" operava maggiormente. La società si vide costretta ad un progressivo ridimensionamento, ad investire in nuovo naviglio più competitivo ed all'alienazione di parte delle unità presenti in flotta. Alcune di esse, come la "Princesa Victoria", seppur mantenute impeccabilmente passeranno alla demolizione, altre con la "Princesa Ausonia" troveranno di lì a qualche anno un nuovo gestore.

Sarà così che nel 2006 la vedremo come "Ivory" e nel 2007 come "Aegean Two" per conto di alcuni operatori greci legati comunque alla "Louis Cruise" quali "Golden Star Cruises" e "First Choice Holidays" che la noleggeranno periodicamente fin dal 2002.

Tornata di nuovo come "Ivory" nei ranghi della compagnia cipriota, dopo un lungo periodo di disarmo a Limassol e non potendo essere adeguata ai nuovi regolamenti SOLAS del 2010 a causa degli alti costi previsti, seguirà il destino di altre prestigiose ma ormai non più competitive unità fra cui un'altra sua consorella nei ranghi della "Louis Cruise", quella "Shappire" che in origine era stata la prestigiosa "Italia", vanto dei cantieri Felszegi di Trieste da cui era uscita nel 1967 e sulle cui vicende rimando al capitolo del 9 settembre 2019 di queste NEWS..

Si concluse così, sulle assolate spiagge di Alang in India la carriera dell' "Ausonia", a suo tempo regina delle rotte mediterranee e poi protagonista di primo piano di un mercato crocieristico dove c'era spazio per unità di medio tonnellaggio, ancora a misura d'uomo e lontane dalle odierne concezioni che hanno fatto del gigantismo navale la prima istanza, a scapito dell'eleganza e di quelle proporzioni ottimali che si

traducevano in un comfort ed in una raffinatezza intima ed esclusiva che poche navi al mondo hanno saputo assicurare alla propria clientela.

Non sono state tantissime nella storia della navigazione passeggeri, ma l' "Ausonia" è a buon diritto una di esse.

Oggi il suo nome viene rinnovato proprio a bordo di un grande "Ferry" della "Grimaldi Lines", battezzato non a caso "Cruise Ausonia", in servizio dal giugno 2018 sulle rotte di cabottaggio servite dalla compagnia ed in particolare sui collegamenti fra la Penisola Italiana, la Sicilia e la Sardegna.

Francesco Pittaluga

Genova, 20 aprile 2021

ingegnere aeronautic vice-gran cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale

PROPELLER PORT OF GENOA NEWS

Carissime/i,

Sono lieta di annunciarvi che da oggi, 12 aprile, riapriranno i battenti del nostro ufficio di Genova grazie alla Dott.ssa Giulia Terracciano che si occuperà di tutti gli aspetti operativi/organizzativi della nostra Segreteria.

Dando a nome di tutti voi l'usuale "benvenuta a bordo" a Giulia, le auguriamo un proficuo e costruttivo percorso di lavoro insieme a noi. Cari saluti,

Giorgia Boi

Cara Socia, Caro Socio,

sono Giulia Terracciano e da oggi, come voi già sapete, ho iniziato ad occuparmi della Segreteria del Propeller Club – Port of Genoa.

Mi farà molto piacere incontrarvi e fare la vostra conoscenza nel prossimo futuro, restando già fin d'ora a vostra disposizione per qualsiasi occorrenza. Lieta di questa bella esperienza di lavoro, vi invio i miei più cordiali saluti.

Giulia Terracciano

Segreteria Organizzativa 010591793 - 3408996193

Anche noi della newsletter DL NEWS ci associamo alla presidente avv. Giorgia Boi poergere il benvenuto a bordo del Club e gli auguri di un proficuo lavor . In questa occasione ricordiamo la signora Marina Tevini , sorica segretaria del Propeller che dagli anni '70 seguiva tutte le navigazioni insieme al presidente dinamico Mariano Maresca. Marina è andata in quiescenza e noi le auguriamo ogni bene in famiglia e non la dimeticheremo mai.

Sperando che il Club , un Club come il Propeller esca dall'isolamento digitale e che i soci possano incontrarsi e conscersi , sviluppare idee e proposte come vuole lo statuto per lo Shipping.

IL GIORNALE DI BORDO ELETTRONICO DI IB SULLE NAVI MERCANTILI

La pensione è prossima per il vecchio giornale bordo, sostituito da una soluzione digitale più maneggevole e aggiornabile in tempo reale dai sistemi di automazione della nave.

Dopo Panama, Marshall Islands, Cipro e molte altre amministrazioni di bandiera, anche la Liberia, ha ufficialmente riconosciuto la validità del software InfoSHIP Electronic LogBooks, sviluppato dall'azienda italiana IB, come alter ego digitale del tradizionale registro di bordo.

L'approvazione apre potenzialmente le porte della digitalizzazione dei Giornali Nautici al 70% della flotta di navi cargo battenti bandiera liberiana.

Grazie all'adozione di InfoSHIP ELB, il Comandante e il Primo Ufficiale sono in grado di registrare e verificare tutti i parametri di funzionamento e di operatività della nave così come richiesto dalle Convenzioni Internazionali, specie in tema di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento, e ciò sulla base degli adempimenti fissati dalla Convenzione MARPOL in merito alle operazioni di bordo e ai controlli di sicurezza effettuati in porto.

Da tre anni sul mercato, il software InfoSHIP ELB è progettato su misura per confrontarsi con le specifiche caratteristiche tecniche e strutturali delle navi su cui è destinato (IOPP certificate, piping diagrams, sounding tables), per ricevere aggiornamenti automatici

da tutti i sensori digitali di bordo, garantendo la massima trasparenza e quindi comprensione delle informazioni condivise. L'applicazione è stata progettata in totale conformità con le normative MARPOL: protocolli in materia di protezione dell'ambiente fissati dal MEPC.312(74) e sostenuti dalle decisioni IMO.

“Nello sviluppo di questo software abbiamo dedicato una particolare attenzione alla semplificazione e quindi al concetto dell'easy-use. Il sistema – ha affermato Caterina Cerrini Business Development & Strategic Partnerships Manager di IB – non è una semplice copia digitale di documenti cartacei, bensì un insieme integrato al servizio dei membri e dell'equipaggio che vengono “liberati” da impegni che oggi occupano più del 10% del loro tempo ogni giorno e che possono così rispondere in modo corretto e lineare alle esigenze di compliance con le principali normative e regole internazionali”.

Per ulteriori informazioni
Barbara Gazzale
Star comunicazione in movimento
00393484144780
0041786433361

FINE