

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 9 marzo 2017

SPECIALE 22 PAGINE

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

Lo sviluppo di nuove tecnologie (ibride), sistemi di stoccaggio e utilizzo dell'energia a bordo

La prossima riunione conviviale del Propeller Club Port of Genoa si terrà mercoledì 22 marzo 2017 ore 19,15/23 al Ristorante Nabu' (Fiera di Genova) vedrà come argomento Lo sviluppo di nuove tecnologie (ibride), sistemi di stoccaggio e utilizzo dell'energia a bordo Relatori: Ing. Giulio TIRELLI (Wartsila Italia SpA), Ing. Andrea COGLIOLO (RINA Services SpA), Ing. Bruno DIONISI, (Dionisi Consulting – il quale sarà anche coordinatore della serata).

In questa occasione sarà presentato quale Nuovo Socio l'Ing. Guido BARBAZZA, Presidente di Wartsila Italia SpA,

Marina Tevini Segretario Generale The International Propeller Clubs e Genoa

mail: propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenova@propellerclubs.it

www.propellerclubs.it

PER CAPIRE IL MESTIERE DELLO SHIPPING

“...Parrebbe che almeno gli armatori dovrebbero essere uomini economici , unicamente preoccupati di arricchire. E certo ce ne son di quelli che non hanno altro scopo . Ma ci sono anche armatori che non pensano al denaro. Hanno tutti lauti stipendi , è vero, e vivono in modo ricco e signorile : ma spesso non ne ricavano manco un decimo di quel che potrebbero cavarne se considerassero le navi semplicemente come strumenti da sfruttare. Ne traggono quanto occorre loro per sostenere le spese inerenti alla loro posizione di sindaci, o che altro siano; ma tutto il resto lo impiegano di nuovo nelle navi.

Pare che preferiscano una bella nave ad una bella moglie , ad una bella festa, in breve a tutte l'altre cose belle... “ (Nel pericolo di Richard Hughes, ed.italiana 1939)

SALA DEGLI ARMATORI INAUGURATA AL GALATA MUSEO DEL MARE DI GENOVA La storia della Marineria dal 1861

Il giorno 1° marzo 2017 , insieme a Decio Lucano, sono stato al Galata Museo del Mare di Genova, (seconda volta per me) , per assistere all'anteprima dell'inaugurazione ufficiale della

Sala degli Armatori al terzo piano della palazzina Galata, nella storica Darsena in Calata de Mari, sala aperta al pubblico dal 2 marzo.

La Sala degli Armatori è stata realizzata grazie al contributo degli Armatori, delle famiglie che hanno fatto la storia dell'armamento navale italiano dal 1861 al XXI secolo, dal broker Lorenzo Banchemo e dall'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione.

Maria Paola Profumo, Presidente dei Musei del Mare e delle Migrazioni, Pierangelo Campodonico, Direttore del Galata Museo del Mare di Genova, Roberto Giorgi, Presidente dell'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione, Maurizio Daccà, vice Presidente Associazione Promotori e Anna Dentoni segretario generale Associazione Promotori hanno accolto gli Armatori, i membri di alcune delle storiche famiglie armatoriali, gli operatori marittimi, comandanti di navi e invitati.

Nella Sala sono esposti modelli di piroscafi, transatlantici, varie tipologie di mercantili, tanker oil, bulk carrier, ro-ro portacontainer e un modello di nave liberty di compagnie esistenti e di quelle scomparse, e i moderni rimorchiatori, le cui caratteristiche storiche e tecniche sono descritte in display interattivi che il visitatore può utilizzare premendo un clic su un display.

L'amico Prof. Decio Lucano mi ha fatto notare che la Sala è buia, come tutte le altre del Museo, e concordo nel merito, ma dobbiamo tenere conto che è stato scelto un tipo di illuminazione per permettere ai visitatori di leggere i display informativi e di vedere le immagini che scorrono in modo interattivo creando atmosfere particolari.

Oltre ai modelli esposti, bravissimi i realizzatori oggi sempre più rari, è stata anche installata una plancia in legno, naturalmente raggiungibile tramite due rampe di scale poste ai lati, e all'interno di essa è stata installata la simulazione digitale di conduzione della nave in alto mare o in porto, scegliendo il programma adatto indossando degli speciali occhiali per la simulazione. Sul ponte della plancia si domina la sala da una parte, mentre dall'altra attraverso i vetri della plancia si può "partecipare" in prima persona alla navigazione in alto mare, in porto, collisioni comprese, scene di guerra, grazie alle immagini sonore che scorrono lungo la parete.

Stefano Briata

COMMENTO *Uno scenario come è ormai consuetudine del Galata che evoca stati d'animo ed emozioni notati sui volti dei visitatori presenti, un amore convinto verso quei modelli di navi ognuno dei quali racconta la sua storia. Sì, la Sala era buia, a malapena si riuscivano a distinguere i volti delle persone, ma è una soluzione scenografica proprio per suscitare in ognuno un raccoglimento quasi spirituale come in una chiesa perché una nave irradia passioni, traffici, uomini, tempeste, un giornale di bordo che racconta la vita sul mare.*

Elegante e graficamente completa la pubblicazione curata dall'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione dove il lettore percorre una "rotta" assistita da spiegazioni che introducono nel mondo armatoriale: il MESTIERE, gli EQUIPAGGI, l'INNOVAZIONE, il PORTO, gli ARMATORI E LO STATO, i TRAFFICI. E poi le fotografie con le note caratteristiche delle navi. Che dire ancora, questa opera, che non sarà l'ultima nella mente di Peo Campodonico, dovrebbe essere visitata più volte dal pubblico per avvicinarlo alle cose di mare. (DL)

Giovani Armatori: Marialaura Dell'Abate, gruppo Amoretti

Bruxelles. Il 1° marzo 2017, nel corso della Conferenza principale dell'European Shipping

Week, evento organizzato dall'Ecsa in collaborazione con altre organizzazioni dello shipping europeo e con la Commissione Europea si è tenuto il dibattito Global Trends Affecting Shipping al quale è intervenuta Marialaura Dell'Abate, del Gruppo Amoretti di Parma e membro del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma.

Certamente la più giovane di tutti gli altri partecipanti al dibattito, Marialaura Dell'Abate ha parlato della sua esperienza di giovane armatrice all'interno di una società di navigazione abbastanza unica nel suo genere, specialmente nel panorama italiano. Oltre ad avere la sede a Parma, città lontana dal mare, nonostante sia stato fondato dal nonno Odoardo Amoretti, oggi il gruppo che porta il suo nome ha una gestione tutta al femminile.

Tra gli altri temi emersi nel corso del dibattito, riguardo ai marittimi imbarcati su navi di bandiera italiana, Marialaura Dell'Abate ha affermato che, nonostante le norme internazionali ed europee, gli oltre 40.000 marittimi italiani che in occasioni di elezioni in Italia si trovano a bordo di navi, non hanno la possibilità di trasmettere le loro preferenze anche se è internazionalmente riconosciuto che stanno lavorando sul territorio italiano, e dove la presenza del Comandante potrebbe assicurare la regolarità del voto su una nave. "L'unica alternativa è quella di non essere imbarcati nel giorno delle elezioni. Si tratta di una sorta di cittadini invisibili: lavorano, pagano le tasse, ma non sono in grado di esercitare il diritto di voto perché imbarcati su petroliere, navi portacontainer e navi da crociera in navigazione lontano dall'Italia.

Siamo uno dei pochi paesi che non ha ancora trovato una soluzione al problema. Il comandante di una nave è, in effetti, un funzionario di stato civile: nessuno gli può impedire di svolgere le funzioni di un presidente di seggio elettorale. I nostri politici si sono dimenticati di questo problema e credo che sia giunto il momento di trovare una soluzione".

Bruxelles, 1° marzo 2017

Confitarma: Noli Mazza e-mail: noli.mazza@confitarma.it

Young Shipowners' Group (YSG): Francesco Beltrano

e-mail:francesco.beltrano@confitarma.it

FRAMMENTI DI ATTUALITA' ITALIANA

Il 7 marzo a Roma manifestazione dei marittimi organizzata dalle confederazioni sindacali sui corsi direttivi e i lavori usuranti.

COMMENTO

(MIT, MIUR, Capitanerie, marittimi: che cosa chi controlla quello che succede nelle aule, sui bordi e sui moli, e i controllori dove sono ?)

Ho visto alcuni articoli che trattano l'argomento "Corsi Direttivi" sull'ultimo Vita e Mare (gennaio/febbraio) ed ho trovato veramente interessante quello apparso in prima pagina dove è riportata anche la lettera della senatrice Manuela Granaiola alla Commissaria europea Violeta Buic.

Vita e Mare ha inquadrato ottimamente il problema riportando una ampia e dettagliata descrizione di tutta la triste ed incresciosa storia che vede al centro delle responsabilità un Ministero, arrogante nei fatti, ed una Autorità Marittima che tende a " mantenersi fuori". Quando si parla di Ministero sembra trattarsi di un ente astratto, con una schiera di severi ed austeri personaggi che incutono soggezione e timore reverenziale. E invece si definiscono una o due persone, anzi forse solo una persona che, chiusa con le sue prerogative in un blindato

isolamento, “imperat” e insiste caparbiamente nel mantenimento di posizioni di difesa e mascheramento delle incomprensioni e ritardi nella gestione delle problematiche connesse all’adeguamento alla STCW e tutte le direttive comunitarie di vecchia data.

A questo punto, è stato bene inquadrato, anche grazie a quanto letto nella corrispondenza tra il Comandante Dario Savino e Alberto Ghiara, lo scenario che interessa il “lato”Ministero/Marittimi.

Si dovrebbe dare, ora, un “affondo” al “lato”Ministero/UE-EMSA. Bisognerebbe indagare sui motivi dei ritardi del Ministero (sempre individuato con una o due persone fisiche) per l’implementazione della STCW e capire anche il grado di competenza e preparazione delle persone (Autorità Marittima o altri) che hanno tenuto e tengono, tuttora, i contatti e rappresentano l’Italia al tavolo UE.

Da quanto ho sentito, i nostri rappresentanti non hanno sempre brillato per la loro partecipazione attiva e hanno, spesso, durante le riunioni, usato la frase ”We follow”...

Ritornando al Ministero siamo convinti che se fossero stati in grado di comprendere bene il dettaglio di quanto arrivava dalla UE-EMSA, avrebbero potuto contestare eventuali pretese assurde ed inapplicabili per l’Italia. Invece, di fatto, non ne erano all’altezza. Abbiamo sotto i nostri occhi l’evidenza del tempo trascorso

Dobbiamo constatare, purtroppo, che Il MIT, non ha nessun organo superiore in grado di giudicare quello che fa e come lo fa, almeno per tutto quanto riguarda il "nostro" comparto.

Una ulteriore e primaria responsabilità di alcune istituzioni riguarda aver accettato supinamente le modifiche della Legge Gelmini quando sono stati grossolanamente “demoliti” gli Istituti Nautici ed è stata penalizzata e svilita la programmazione didattica delle materie specifiche del settore navale-tecnico-commerciale.

D’altronde come poteva un Ministero siffatto avere competenza e conoscenza di quello che va insegnato in un Istituto Nautico o ex istituto nautico? Un Ministero competente e preparato, conscio della rilevante importanza delle materie specifiche, indispensabili in qualità e quantità, per la preparazione di quelli che oggi sono ridotti al rango di Conduttori o altro, avrebbe dovuto essere in grado di confutare immediatamente le catastrofiche modifiche apportate dalla legge Gelmini. Oggi ne paghiamo le conseguenze e, grazie al MIT e a quei personaggi che lo caratterizzano, assistiamo, alcuni compiaciuti, altri meno, alla nascita delle Accademie, delle Fondazioni meritevoli (perchè no?) come la Caboto, ma soprattutto, assistiamo impotenti al "commercio" dei Corsi divenuti indispensabili perchè chi aveva il dovere di intervenire "a monte" ha preferito rimediare " a valle" dei disastri causati... Quali disastri ? Primo tra tutti l’inadeguata preparazione degli ufficiali o aspiranti tali, nelle scuole. Vi pare poco?

Ma cosa sta succedendo al MIT ? Leggete qui

In data 6 marzo 2017, quando alcuni Corsi Direttivi iniziati tre mesi fa, sono giunti finalmente alle prove orali finali, è stata diffusa una circolare del MIT, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, CA (CP) Luigi Giardino con il seguente oggetto: DD 4 dicembre 2013 n.1365. Disciplina del corso di formazione per il personale marittimo già in possesso del Certificato di Competenza (Coc) di livello direttivo, con l’uso della tecnica formativa a distanza.

Detta circolare composta di 14 pagine, tra cui due allegati, riportava, tra l’altro, la seguente strabiliante comunicazione (Punto 3) : << Campo di applicazione. Il presente percorso formativo è erogato dagli Istituti di formazione di cui al comma 2 dell.art.2 del decreto Dirigenziale 4 dicembre 2013 “ Disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina”.

Il percorso formativo anche alla luce delle indicazioni ricevute dalla Commissione Europea, è rivolto ai Primi Ufficiali (di Coperta e Macchina), Comandanti e Direttori di macchina che

abbiano conseguito i certificati di Competenza (COC) di cui alle regole II/2, III2 e III/3 dell'Annesso alla Convenzione STCW come emendata, in data successiva al 1/02/02 8 entrata in vigore degli emendamenti 1995 alla STCW) e che non abbiano già frequentato il corso di cui al decreto citato in argomento.

Pertanto sono esclusi coloro i quali hanno già conseguito le certificazioni prima del 2002 >>. La circolare risulta indirizzata a : Istituti, Capitanerie di Porto, Uff.Circ.marittimo di Porto S.Stefano, Confitarma, Fedarlinea, Società non associate.

In data 7 marzo 2017 il MIT dallo stesso Ufficio, emette una ulteriore circolare, spedita agli stessi destinatari della precedente,che recita :

<< Facendo riferimento alla bozza di Circolare Personale marittimo Serie: Formazione priva di numerazione e trasmessa con protocollo nr.29558 in data 6 marzo u.s. si comunica che tale documento era indirizzato esclusivamente alla competente DG per il previsto parere.

Tale documento che, inoltre, risulta sprovvisto di firma digitale o altro tipo di firma elettronica qualificata, è da intendersi inefficace poiché non rispondente ai requisiti di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 7 marzo 2005,n.82>>

Non credo ci siano altri commenti da fare. Le due circolari si commentano da sole.

Possiamo presumere che, una volta rettificato l'aspetto formale/procedurale, la prima circolare potrà essere reiterata ?

A mio parere dopo tutto quanto abbiamo scritto sopra e precedentemente, ci vorrebbe una azione più incisiva da parte di tutti gli interessati (Marittimi, Confitarma, Fedarlinea, Sindacati, Collegio Capitani e altri rappresentanti delle categorie interessate) per stanare i responsabili di questo dannoso ed umiliante caos e chiederne le dimissioni. I danni prodotti all'istruzione nautica dal 1995 ad oggi sono ormai un dato di fatto, e l'attuale caos è la prova evidente che ancora non è stata ” ritrovata la rotta smarrita”.

Tobia Costagliola

In Inghilterra la Oxford Economics ha pubblicato un documento di 110 pagine che analizza domanda e offerta del personale navigante britannico con il numero dei marittimi , l'età, le proiezioni future , gli allievi, il personale imbarcato sulle navi di bandiera , i corsi, ecc.

In Italia non sappiamo nemmeno quanti siano i marittimi italiani .

CONVERSANDO SULLA BATTIGIA

LEGGENDO IL SECOLO XIX / IL CONSOLATO DEL MARE

Un saggio del prof. Luca Lo Basso dell'Università di Genova è stato presentato su una pagina intera de Il Secolo XIX del 3 marzo dal suo collega Antonio Musarra dal titolo “ Gente di bordo , come viveva un marinaio del XVIII secolo ?

< Ignoti marinai , testimoni d'un mondo del lavoro duro, che ha contribuito più di quanto non si creda alla crescita dell'odierno capitalismo > si legge nelle prime righe di presentazione.

Non commentiamo, ci sembra una esagerazione e un palese “ schieramento “ ideologico sul mondo del mare. Si cita l'Archivio di Stato e il Magistrato dei Conservatori del Mare , tra XVI e XIX secolo, ma il Consolato del Mare (295 capitoli di raccolta di leggi e ordinamenti) nacque a Roma nel 1075 e poi suggellato in Acri, Maiorca, Pisa e Genova nel 1186) . Il

Consolato del Mare in volume è stato pubblicato a Torino nel 1911. E' conservato come da disposizione del 1911 nell'archivio di Palazzo San Giorgio. (DL)

°*°*°*°*°*°*°*

Il prezzo del bunker aumenterà del 50% fino al 2020 ? Sembra inevitabile , a quell'epoca quante saranno le navi alimentate da GNL , di cui la prima bunkerina è stata varata . Intanto a Genova scattano denunce sulle emissioni dei traghetti e navi da crociera. Come andrà a finire ?

E' uscito Vita e Mare gennaio-febbraio, che Gianna Camalich ha letto d'un fiato addormentandosi non per sminuire la pregevole pubblicazione (che ha tagliato il traguardo dei 52 anni) del Collegio Capitani e diretto da Bettina Arcuri, ma per la documentatissima descrizione della ragnatela di leggi, circolari, decreti che riguardano il presente e il futuro degli ufficiali italiani. Vita e Mare è ormai un must nell'ambiente marittimo, il Collegio è un presidio di assistenza della professionalità sotto la guida del comandante Giovanni Lettich e del Consiglio. E' nato negli anni '40 subito dopo la guerra e continua a navigare.

Il valore economico dello shipping europeo (che la UE sminuisce)

Il 27 febbraio è stato presentato l'aggiornamento dello studio sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Ue, commissionato dall'Ecsa all'Oxford Economics. Secondo i dati relativi al 2015, lo shipping europeo dà lavoro direttamente a 640mila persone e contribuisce al PIL dell'Ue con €57 Mld. Inoltre, a seguito dell'effetto moltiplicativo i posti di lavoro complessivi salgono a 2,1 mln e il contributo totale del settore al Pil europeo è di €140 Mld. Dei 640mila posti di lavoro garantiti direttamente dall'industria dello shipping, 347mila sono relativi all'attività di trasporto marittimo di merci (incluse attività di rimorchio e di dragaggio), 191mila all'attività di trasporto marittimo di passeggeri, 68mila nel settore dei servizi per l'industria offshore e 7mila nel segmento delle attività di noleggio e leasing. Inoltre, 124mila lavoratori sono impiegati a terra (19% del totale) e 516mila (81%) sono marittimi imbarcati sulle navi, di cui 207mila (40%) di nazionalità europea e 309mila (il 60%), di altre nazionalità.

Lo shipping europeo è forte ma ha bisogno di politiche più forti per crescere: secondo uno studio commissionato dall'ECSA alla società Monitor Deloitte, lo shipping dell'Ue è solido, ma ha bisogno di un orientamento politico globale più forte per sostenere una ulteriore crescita. Lo studio rileva infatti che la competitività dello shipping europeo è sotto pressione ed identifica alcune lacune da colmare, per esempio, norme comunitarie che rendono l'Ue meno attraente per gli armatori e per le attività di trasporto marittimo; un regime fiscale relativamente competitivo al suo interno ma che per alcuni criteri è troppo rigido (ammissibilità dell'UE relativamente ai requisiti di bandiera, delimitazione delle attività marittime ammissibili alla tonnage tax posta in atto dalla Commissione). Un altro gap relativo all'attrattività della bandiera e al quadro giuridico per l'utilizzo delle navi riguarda la normativa di tipo regionale applicata al trasporto marittimo internazionale che imponendo standard diversi per le bandiere e gli armatori europei, comporta requisiti amministrativi e tecnici supplementari. Senza contare che alcuni registri dell'Ue ancora prevedono specifici requisiti di nazionalità e restrizioni relative agli equipaggi che determinano aumenti degli oneri amministrativi ed economici.

In confronto, i principali centri marittimi analizzati nello studio, adottano strategie per

garantire che le normative nazionali non vadano oltre gli standard internazionali e, allo stesso tempo, rappresentano un'opzione di qualità per la bandiera. In conclusione, lo studio raccomanda una politica marittima dell'Ue più evoluta ed in grado di supportare al meglio lo shipping tenendo presenti due livelli: la prospettiva globale di questo importante settore e politiche specifiche di sviluppo evitando regolamentazioni dettagliate e più onerose ma più incentrate sulle esigenze strategiche e commerciali dell'Ue. Per esempio sarebbe bene evitare di imporre norme diverse e più severe di quelle dell'Imo che avranno come unico effetto quello di incidere sui costi delle flotte di bandiera europea.

Lo shipping europeo invita l'Ue a fare di più.

(Da Agenda Confitarma)

GUTTA CAVAT LAPIDEM...

Ripristino del Ministero della Marina Mercantile Italiana

Caro Decio, con molto interesse ho letto quanto mi hai inviato sul tema del tanto agognato ripristino della Marina Mercantile. Ringraziamo l'amico Tobia Costagliola che ha estrapolato da www.ship2shore.it un articolo molto rilevante che parla, con dovizia di particolari, dell'esistenza in passato di detto Ministero. Il 13 luglio del 1946, agli albori della Repubblica Italiana, un decreto del Governo De Gasperi istituì il Ministero della Marina Mercantile che durò, udite bene, sino al 1993, ma che purtroppo nel 1993 (dopo ben 47 anni...) venne accorpato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Da quella data inizia la decadenza, infatti l'assenza del Ministero eliminato ha rappresentato uno scadimento. Nel 2008 Prodi accorpa i due Ministeri, dimenticando il Ministero a noi caro. Nell'articolo da noi trattato, viene evidenziato positivamente, come in passato, vari paesi e nazioni come il Regno Sabauda, il Regno delle 2 Sicilie e pure l'Impero Austro-Ungarico ebbero Marine Mercantili efficienti e funzionali. Sempre nello stesso articolo viene citato il Com.te Lettich Presidente del Collegio dei C.L.C. e D.M. come una persona attiva che si è proficuamente attivata per il ripristino del Ministero tanto agognato. Da parte nostra pure noi conosciamo l'impegno in tal senso del Presidente del Collegio. E' ovvio, è evidente che ove riattivassero il Ministero tanto agognato, i suoi Dirigenti e Funzionari difenderebbero veramente e fattivamente i marittimi di qualsiasi grado che, attualmente, sono in gran difficoltà per difendere il loro posto di lavoro o per trovare un imbarco. Si pensa, si arguisce che, dietro a questo diniego di ripristino, vi siano forti interessi finanziari che lo ostacolano. Caro Decio, noi abbiamo fortemente lottato da tempo col nostro D.L.News per il tanto agognato re-integro, ma sinora invano...ma ci chiediamo e speriamo se lo chiedano pure altri. E' possibile che chi ci governa non recepisca questo grido di dolore?

Ugo Doderò

LE LAVAGNE NON NAVIGANO

Caro Decio, la tua ultima DL NEWS è particolarmente importante in quanto capisco che l'istruzione del marittimo è profondamente cambiata. Sentivo la burocratizzazione da un comandante di petroliera anni fa che faceva osservare come si era trovato a fare tutto secondo

manuale, parlava di istruzione a terra per imparare procedure tortuose sminuendo la figura del marittimo. Dal Comandante all'ingrassatore, equipaggio tutto italiano.

Non davo importanza ritenendolo episodio singolo. Adesso leggo di sigle che sinceramente non saperei neanche tradurre che cosa vogliono dire e una serie di corsi che non so cosa vogliono contenere. Se tra i lettori c'è qualche componente che con pazienza ha la capacità di riassumere l'evoluzione, sarebbe una grande cosa. Non voglio restare spaesato in un ambito che ho sempre considerato importantissimo. Caro Decio, io vorrei almeno sapere cosa insegnavano i corsi "seri" all'inizio della entrata in vigore della STCW prima di questo attuale pastrocchio; ho avuto già scambi di vedute molto forti in più occasioni riguardo ai corsi, dove vedo utile una esperienza di bordo piuttosto che scaldare i banchi di università dove le lavagne non navigano.

Un caro saluto,

Ing Giorgio Marega

ACCADEMIE, ISTITUTI, BREVETTI AL SUPERMERCATO

Caro Decio, leggendo l'ultimo DL News n. 8 si nota più che mai l'esistenza delle incongruenze e degli altri problemi citati nei titoli, salvo la coraggiosa esistenza della Stella Maris, le cui attività sono così ben esplicitate dal Diacono Massimo Franzi – Assistente Pastorale della Stella Maris di Genova. Il tuo commento al riguardo, caro Decio, è oltremodo positivo. Ma purtroppo iniziamo a notare, meglio rimarcare, le prime incongruenze, a parere mio e penso anche tuo, con la consegna dei diplomi a 41 Allievi dell'Istituto Caboto di Gaeta per addentrarci nelle problematiche della formazione degli allievi e, pertanto chiedo a Voi tutti: **“L'Istituto Caboto di Gaeta equivale all'Accademia della Marina Mercantile di Genova?”** Evidentemente, in questo caso, si ritorna al fatto che gli Armatori creano i propri equipaggi, ed in particolare gli Uff.li, secondo il loro utilizzo. Qualcuno potrebbe obiettare che, pure illo tempore, le Società di preminente interesse nazionale vedi **Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia** avevano i propri equipaggi, ma, nel caso degli Allievi Uff.li, tutti provenivano dagli **Istituti Nautici sparsi in Italia dalle Alpi alle Madonie, e poi dopo il periodo occorrente di navigazione ottenevano, a seguito di esame, il patentino e poi ancora la patente, per cui il percorso professionale formativo era per tutti eguale, sia per un allievo del Nautico di Venezia che per un allievo di Trapani.** Poi erano le Società di Navigazione statali o private a selezionare il personale navigante con dei propri ruoli. Mi si può obiettare che attualmente vi sono le direttive STCW ed altre, sì è vero ma le stesse avrebbero potuto essere una coda dell'Istituto Nautico o meglio ancora avviare gli allievi, dopo il Nautico, ad una laurea triennale come avviene in Europa e nel resto del mondo. Anche gli Uff.li Marconisti, che ora non esistono più, per ottenere il Brevetto Internazionale di Radiotelegrafista di 1a Classe dovevano frequentare appositi corsi in appositi Istituti ove il programma del ministero delle Poste e Telegrafi era eguale in tutti gli Istituti d'Italia con esami intermedi scritti e finali orali, di ricezione e di trasmissione presso il Ministero PP.TT. a Roma. Il Brevetto, se ottenuto dopo aver superato tutte le prove, dava la possibilità d'imbarco su navi mercantili di qualsiasi tipo, e di qualsiasi bandiera. Pertanto, anche in questo caso, non v'era alcuna disparità di formazione, a prescindere poi di appartenere ad una delle due Società di gestione del servizio radio-elettrico di bordo: La S.I.R.M. (Società Italiana Radio Marittima) o la TELEMAR (Telecomunicazioni Marittime). Va notato infine che il Marconista a bordo, nell'espletamento delle sue funzioni, non solo era un Uff.le della nave, ma era pure un funzionario delle PP.TT.

Ugo Doderò

INCHIESTA

NAVIGANDO SULLE COSTE ITALIANE DELLA RIFORMA PORTUALE: TREMESTIERI, MESSINA

Questa non e' la "favola" di un porto ma l'emblema dei risvolti politici, economici e di stolta gestione che abbiamo incontrato durante la nostra indagine
a cura di Tobia Costagliola

Nello scorso numero avrete notato che, in coda alla pletera dei porti facenti parte dell'AdSP dello Stretto c'era il porto di Tremestieri (Messina). Il nome Tremestieri è la traduzione dal dialetto siciliano di "Trimmisteri che, a sua volta, deriva dal greco "Trimonasterion" o dal latino "Trimonasterium", tre monasteri, esistenti in quella zona (Santamaria di Roccamodone, Eremo di Santa Maria della Misericordia e il monastero di San Placido Calonerò). Questo "approdo marittimo", ubicato circa 7 km a Sud dal centro di Messina, si è particolarmente sviluppato negli ultimi dieci anni assumendo, gradualmente, una importanza vitale per il decongestionamento del traffico cittadino di Messina soggetta, da anni, alla "schiavitù" del passaggio dei TIR in centro città.

L'attuale approdo, per sole navi traghetto adibite al traffico merci, dotato di due scivoli, fu inaugurato il 3 aprile del 2006 tra il plauso ed il sollievo di tutta la cittadinanza messinese che vedeva in questa opera il primo passo concreto verso un traffico urbano ed un livello di inquinamento più sostenibile. Tale opera, tuttavia, realizzata soltanto con circa mezzo secolo di ritardo, si rivelò subito inadeguata e comunque, ancora insufficiente a smaltire il traffico su gomma proveniente o diretto allo Stretto. Conseguentemente, le Amministrazioni locali ritennero di proseguire l'ampliamento di questo approdo progettando una Piattaforma Logistica Intermodale che fu inclusa nel Piano Regolatore Portuale di Messina approvato nel mese di novembre del 2007. Tale piano prevedeva, per Tremestieri, la riorganizzazione della darsena esistente (realizzazione di un terzo accosto) e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima, anche "attraverso il riutilizzo dei materiali di dragaggio".

L'iter per la realizzazione della Piattaforma Logistica Intermodale

Il 5 dicembre 2007, il prefetto di Messina veniva nominato Commissario delegato per "L'attuazione di interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza ambientale determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Messina". Nel 2008 le competenze di Commissario Delegato vengono trasferite al sindaco del Comune di Messina che decide di appaltare un primo "stralcio funzionale" di circa 80 milioni di euro a fronte di 120 milioni necessari secondo il progetto preliminare. Il 18 dic. 2009 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il Piano Regolatore Generale del Porto di Messina in cui erano integrate le opere previste per la realizzazione della Piattaforma Logistica Intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale, per un importo complessivo di 73,579.820 euro.

Il progetto veniva compreso nel Piano Operativo triennale 2011-2013 dell'A.P.di Messina in cui si evidenziava come grazie ad << una consolidata e confermata concessione dei poteri speciali in materia di emergenza traffico al sindaco di Messina da parte del Governo (ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3633/07, ribadita con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 3721/08), comprendente anche la realizzazione

dell'auspicato ampliamento del porto nelle more completamento del percorso approvativo del PRP (Piano Regolatore Portuale), permetterà di raggiungere un risultato di portata epocale per il sistema portuale dello Stretto >> peraltro, si sottolineava, << in tempi assolutamente interessanti, tanto da suggerire l'opportunità di concentrare energie e risorse di questa Autorità Portuale a supporto dell'azione del Commissario>.

Nel l'agosto del 2010 fu aggiudicata la gara di appalto per la realizzazione del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica Intermodale e dello scalo di Tremestieri. Seguì lo studio di impatto ambientale che fu esaminato ed approvato con alcune prescrizioni dal Ministero dell'Ambiente il 18 luglio 2011. Due anni più tardi, a seguito di un ricorso amministrativo, la gara di appalto fu assegnata ad una nuova ditta che, nel 2014, iniziò subito le procedure per la VIA (valutazione di Impatto Ambientale). Dopo circa sette mesi, il Ministero dell'Ambiente reputò non necessario l'espletamento di una nuova procedura integrale di valutazione ambientale. Il Ministero si limitò a richiedere ai progettisti una serie di prescrizioni irrilevanti.

Il rapporto di VAS (valutazione Ambientale strategico) applicato al PRP fu quindi redatto nel giugno del 2016.

Tremestieri nel 2016.

Sono trascorsi ben 9 anni dalla approvazione del PRP di Messina senza intravedere una data certa di inizio dei lavori. Come vedremo in seguito, durante questo periodo, tranne brevi periodi di tranquillità, il traffico pesante, a seguito di frequenti periodi di interruzione dell'agibilità di Tremestieri, continuava ad interessare con modalità sempre più insopportabili la viabilità cittadine di Messina. A novembre del 2016 insorgono i sindacati degli Edili (Feneal UIL, Filca Cisl, e Filea CGL) che denunciano le gravi responsabilità degli enti coinvolti per il mancato inizio dei lavori di un'opera tanto importante per la città di Messina. I sindacati paventano la concreta possibilità di perdere i finanziamenti di circa 73 milioni di euro ed invocano il ripristino dei poteri speciali già precedentemente attribuiti al Sindaco di Messina, e poi revocati, per dare una soluzione all'emergenza viabilità ed inquinamento della città. Da come si presenta la situazione sopra evidenziata sembra di vedere un vecchio copione ormai ben noto: la Burocrazia che, implacabile, ritarda ed impedisce la realizzazione di un'opera di vitale importanza riconosciuta a tutti i livelli istituzionali. Il ritardo appare ingiustificato ed incomprensibile ed oltremodo dannoso per le aspettative della popolazione che vede nel progetto della Piattaforma Logistica Intermodale l'unica vera soluzione di tutti gli atavici problemi legati al traffico commerciale che continua a passare nel pieno centro di Messina.

La ridotta agibilità del porto di tre mestieri. Le mareggiate. L'insabbiamento. Il traffico pesante ritorna in città.

Fu subito evidente, fin dalla inaugurazione del 2006, che la funzionalità dell'approdo di Tremestieri era assai carente e non rispondeva alle esigenze per cui era stata progettata. Già dai primi mesi di attività si constatò che le strutture di approdo erano state realizzate in un sito soggetto a continui fenomeni naturali di rilevante intensità, non compatibili con la costruzione di un attracco portuale.

Infatti, violenti mareggiate invernali incominciarono a danneggiare il molo di sopraflutto che subì una rotazione la cui riparazione comportò un costo di 3,8 milioni di euro più i danni per la ridotta operatività dell'approdo. Nel 2011, purtroppo, crollò l'intera diga foranea e la riparazione, nonostante le iniziali previsioni di durata di pochi mesi, durò tre anni. Nell'arco temporale trascorso per la ricostruzione della diga, tuttavia, il traffico dei mezzi pesanti continuava nonostante la chiusura dell'approdo in località Tremestieri, attraverso l'utilizzo delle arterie principali del centro, dal momento che le compagnie di trasporto privato

continuavano i collegamenti tra le sponde dello Stretto attraverso l'utilizzo delle invasature poste nella zona Nord della città, con grave pericolo per la sicurezza dei cittadini messinesi. In data 24 agosto 2014 il quotidiano "La Gazzetta del Sud" pubblicava un articolo che comunicava il completamento delle opere che avrebbero garantito un completo utilizzo dell'approdo di Tremestieri, dopo circa 8 anni di interventi emergenziali e di ripristino. Lo stesso articolo, nonostante la notizia dell'avvenuto completamento, ben evidenziava le forti perplessità che, sin dall'inizio, avevano accompagnato la progettazione e la costruzione dell'intera opera. Il quotidiano riportava, infatti, come sin dai primi mesi « si intuì che il nuovo e provvisorio approdo di Tremestieri non sarebbe stata una valida alternativa», anche in considerazione « delle mareggiate favorite dai venti di scirocco che hanno iniziato inesorabilmente a distruggere la barriera protettiva, e tra detriti da recuperare e sabbia da dragare, l'approdo non ha mai potuto rappresentare la soluzione ad uno dei problemi più seri che da decenni attanagliano la città. [...] Il porto a due scivoli è rimasto solo un ricordo legato ai primi anni della sua esistenza. Persino la ricostruzione della diga protettiva è stata un'impresa titanica. Solo ieri, dopo tre lunghissimi anni, il porto di Tremestieri è stato dichiarato agibile integralmente e per 24 ore al giorno >>. Il 13 novembre 2014 la "Gazzetta del Sud" annunciava una nuova chiusura dell'attracco di Tremestieri, causata dall'ennesimo insabbiamento legato ai forti venti di scirocco che insistono nella zona costiera di riferimento; dalla lettura dell'articolo si apprende come «la soluzione, pagata con soldi pubblici, che doveva impedire l'insabbiamento dell'approdo di emergenza di Tremestieri, è mestamente fallita alla prima mareggiata dell'anno >>.

Dalle stesse pagine alcuni esponenti delle sigle sindacali locali evidenziavano come « gli eventi meteorologici di routine non bastano a giustificare una situazione che da anni si trascina con risvolti politici, economici e di gestione del potere che va oltre il "semplice" traghettamento. Tremestieri è un progetto nato male, una eterna incompiuta che ha consentito ai padroni della rada San Francesco di rafforzare il monopolio del traghettamento e proseguire il viavai di mezzi pesanti con la complicità della politica vecchia e nuova, cosciente ed incosciente >>.

In data 26 novembre 2014, lo stesso quotidiano denunciava un nuovo rinvio circa lo smaltimento del materiale sabbioso dalle invasature dell'attracco, « in attesa dell'assegnazione di un appalto da 200 mila euro per il trasferimento dello stesso da località Tremestieri a località Galati >>.

In data 22 febbraio 2015 nuove raffiche di vento e un conseguente insabbiamento del sito costringono all'ennesima chiusura gli approdi del porto di Tremestieri, costringendo i mezzi per il trasporto merci al transito nel centro cittadino.

E' sempre La Gazzetta del Sud a sottolineare, con proprio articolo, come risulti ormai « uno spettacolo visto e rivisto, quello della sabbia che ricopre lo scalo portuale di Tremestieri, e che poi dovrà essere rimossa, con tempi sempre più lunghi e costi sempre meno sostenibili dalla collettività. Tempo che si perde per l'analisi e la caratterizzazione della sabbia, costo che sale alle stelle per ogni gara da espletare in riferimento alle operazioni di dragaggio >>.

L'esposto alla procura della repubblica di Messina. L'interrogazione parlamentare.

Buona parte di quanto sopra esposto è stato riportato il 24 febbraio 2015 in un esposto alla procura della Repubblica del Comune di Messina, per l'accertamento e l'individuazione di eventuali responsabilità nelle fasi di progettazione e costruzione dell'attracco. Le stesse argomentazioni corredate da ulteriori dettagli sono state successivamente presentate in una interrogazione parlamentare, il 3 marzo 2015, rivolta al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, di cui riportiamo uno stralcio qui di seguito:

< [...] Ad avviso degli interroganti, il porto di Tremestieri ha comportato, a oggi, spese insostenibili a fronte di benefici pressoché inesistenti, a solo vantaggio delle compagnie di

trasporto merci via mare e via terra, le quali possono così godere di un più rapido raggiungimento delle arterie autostradali siciliane attraverso l'attraversamento del centro cittadino, senza alcuna tutela per la sicurezza dei cittadini messinesi;
per tali motivi, sempre ad avviso degli interroganti, si rende necessario, anche in considerazione di una nuova fase dei lavori di ampliamento del sito, un accertamento ufficiale di carattere tecnico da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che stabilisca se, attraverso il completamento dell'opera, i problemi tecnici e strutturali sin qui riportati possano essere limitati attraverso una ordinaria e periodica manutenzione, così come necessaria a tutti gli impianti portuali, ovvero occorra una nuova riprogettazione dell'intero sito;

si consideri, inoltre, il non trascurabile fenomeno di erosione costiera che ha interessato gran parte del litorale limitrofo, essendo l'approdo realizzato su una porzione di costa soggetta a un rilevante trasporto di sedimenti, causato da forti mareggiate e degli intensi venti di scirocco ; si rileva, infine, come le nuove condizioni ambientali dell'area, risultato di una valutazione dei fenomeni naturali forse non ottimale, anche in considerazione della sostanziale difformità dell'opera rispetto al progetto iniziale, richiederebbero con urgenza una nuova valutazione di impatto ambientale :

se sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se non intenda istituire urgentemente una commissione ministeriale ad hoc, la quale, attraverso l'intervento di personale altamente qualificato, terzo e imparziale, si adoperi per accertare la sussistenza di eventuali responsabilità amministrative, nella pianificazione, progettazione e costruzione dell'approdo di Tremestieri, ovvero nei lavori di ricostruzione della diga che ne hanno sensibilmente ritardato la piena funzionalità, valutando la sussistenza delle condizioni essenziali per il previsto completamento dell'opera;

se intenda considerare la possibilità di una riprogettazione dell'intera area di attracco di Tremestieri, al fine di assicurare la piena funzionalità dello scalo, quale approdo navale per navi bidirezionali adibite al trasporto dei mezzi pesanti, a garanzia del regolare funzionamento del traffico merci in condizioni di sicurezza per i cittadini. (5-04877) >>.

Mi rendo conto che questa storia possa essere troppo lunga e tediosa. Salto quindi alcuni passaggi e, per completare il quadro, riporto cronologicamente alcuni titoli e parti di articoli di giornali:

Tempo Stretto , 11 Novembre 2016 :

I lavori di ampliamento del porto di Tremestieri tardano a partire. I sindacati degli edili contestano ritardi, rimpalli di competenza e, a tre anni dall'espletamento della gara di appalto per i lavori degli approdi aggiudicati all'impresa "Coedmar", ancora oggi, l'inizio rimane un miraggio.

A denunciarlo i segretari provinciali di Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil, Pasquale De Vardo, Giuseppe Famiano e Biagio Oriti, che evidenziano le gravi responsabilità degli enti coinvolti per il mancato inizio dei lavori di un' opera importante e strategica per la città.

«Riteniamo inammissibili i gravi ritardi accumulati dalla Commissione regionale dei lavori pubblici per l' approvazione del progetto esecutivo già approvato da altri organi competenti - affermano i tre sindacalisti - tali ritardi ci portano a ritenere concreta la possibilità di perdere i finanziamenti, circa 72 milioni di euro, per la realizzazione dell' opera. Cambiare le carte in tavola nel corso della partita, con la mancata attribuzione dei poteri speciali concessi all' inizio della procedura, ha ingarbugliato le carte a tal punto da vanificare l' obiettivo iniziale di dare una soluzione all' emergenza viabilità nella città».

Corriere del Mezzogiorno , 24 novembre 2016

MESSINA - Dopo anni finalmente il porto di Tremestieri, a Sud della città di Messina che essendo collegato all'autostrada dovrebbe liberare la città dai Tir, potrebbe essere completato. Il Porto passerà da due a sei moli e il progetto definitivo è stato approvato dalla Commissione Regionale dei Lavori Pubblici senza prescrizioni. Adesso quindi si potrà firmare il contratto con l'impresa "Coedmar" che tre anni fa si è aggiudicata l'appalto. «È una grande occasione per la città di Messina - dichiara il sindaco Renato Accorinti - che può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città».

Il fronte del No

Non tutti sono d'accordo però con il primo cittadino, anche perché fino ad oggi il porto ha funzionato solo a regime ridotto perché spesso gli scivoli erano insabbiati durante le giornate di vento, rendendo non possibile l'attracco. Nei mesi scorsi inoltre, uno studio di Wwf, Man e Italia nostra ha evidenziato come il porto di Tremestieri, abbia causato danni ingenti nei paesi della costa con l'erosione del territorio, proprio per la zona dove è stato collocato. «Il nuovo porto - spiegano poi le associazioni - verrebbe realizzato in un'area ad alto rischio idrogeologico (come acclarato dal Ministero dell'Ambiente e dall'Enea)». Evidenza dei problemi nel progetto anche Leonardo Santoro capo del genio civile di Messina che spiega: «La mia relazione aggiuntiva esposta in commissione ai lavori pubblici ha convinto i membri ad esprimersi favorevolmente nonostante le incontrovertibili criticità del sito mitigate soltanto dalle prescrizioni e modifiche al progetto imposte dal genio civile»(!)

Verdi

Il prossimo passo è la stesura del progetto esecutivo in quella fase dovrà essere dimostrata l'esecutività dell'opera e saranno introdotte ulteriori prescrizioni e correttivi progettuali e di manutenzione finalizzate ad evitare intasamento dei torrenti, l'allagamento della piattaforma logistica, liquefazione terreni sotto azione sismica e l'instabilità dei versanti sottomarini oltre che ridurre erosioni. Sulla fattibilità dell'opera ha molti dubbi anche Raffaella Spadaro portavoce provinciale dei Verdi di Messina che sottolinea: «Il porto non è fattibile, nonostante tutti gli studi e il parere positivo della Regione in quanto si è già visto quanto può accadere costruendo un porto vicino a dei torrenti. C'è poi un pericolo evidente di erosione costiera e di rischio sismico, come spiegato più volte nelle relazioni del Wwf. A noi interessa la tutela del territorio e vorremmo capire ora se la competenza passa al genio civile delle opere marittime, noi a questo punto a chi dobbiamo rivolgerci per tutelare la vita umana. Il rischio è che l'operazione serva solo a fare dei progetti che arrivano ad un punto dove vengono pagati solo i progettisti e poi i cittadini non hanno alcun beneficio e si crea un danno erariale e delle inchieste della magistratura come già avvenuto in passato».

Tempo Stretto, 8 gennaio 2017

Porto di Tremestieri. Dalle 16 riaperto il primo scivolo. Si attenua finalmente l'incubo TIR in centro città, vissuto durante tutte le festività natalizie.

Tempo Stretto, 10 gennaio 2017

Porto di Tremestieri. "Le istituzioni si muovano per evitare futuri insabbiamenti". I sindacati Fast Confsal e Ugl sono soddisfatti per la riapertura del porto ma chiedono all'Autorità Portuale di inoltrare subito richiesta alla Regione per eventuali dragaggi futuri e di accelerare le procedure per la firma sul contratto del nuovo porto.

Tempo Stretto, 21 gennaio 2017

Sabbia a Tremestieri. Il vento e le onde impediscono l'attracco. La quantità di sabbia potrà

essere valutata solo martedì, al termine della sciroccata. Ma già le navi si dirigono agli approdi del centro per le cattive condizioni del mare.[...]Nelle prossime ore è atteso l'accumulo di altra sabbia che probabilmente obbligherà alla chiusura di almeno uno dei due scivoli. L'unica nota positiva è che l'Autorità Portuale è già in possesso di un'autorizzazione residua per dragare 15 mila metri cubi di sabbia e che c'è già un contratto aperto con la "Lmd" di Chioggia per 35 mila metri cubi.

Tempo Stretto, 6 febbraio 2017

A BUON RITMO. Porto di Tremestieri. Riaperto uno scivolo. La draga opera alla media di circa 4 mila metri cubi di sabbia al giorno e l'accumulo era di 17 mila. Nei prossimi giorni potrà riaprire anche il secondo scivolo. Domani sarà aggiudicata alla "Coedmar" la gara per il nuovo porto. Sono bastati meno di tre giorni per riaprire uno scivolo del porto di Tremestieri. La draga Rex II ha operato a buon ritmo sin da sabato, eliminando circa 4 mila metri cubi di sabbia al giorno. L'accumulo era di 17 mila metri cubi, ragione per cui le operazioni potranno concludersi già tra domani e dopodomani. Subito dopo si faranno i rilievi e potrà riaprire anche il secondo scivolo. Messina potrà quindi tornare a liberarsi, per l'ennesima volta, dalla schiavitù del passaggio dei mezzi pesanti in centro città. Ma il pericolo è sempre dietro l'angolo fin quando non partiranno i lavori per il nuovo porto. A tal proposito, domani sarà aggiudicata alla "Coedma r" la gara da 72 milioni. Una volta concluso questo passaggio, il soggetto attuatore diventerà l'Autorità Portuale, dovranno essere confermati gli ultimi due finanziamenti (6 milioni e mezzo dal Provveditorato Opere Pubbliche e 16 milioni dalla Regione) e si potrà finalmente firmare il contratto.

Tempo Stretto, 21 febbraio 2017

Porto di Tremestieri. Via alle indagini batimetriche in vista dei lavori.

Si tratta di azioni necessarie prima dell'avvio dei lavori che, si spera, potrebbero partire tra qualche mese. Restano gli ultimi passaggi burocratici da completare. Gli scogli più grossi sono stati superati ma ne restano altri prima di poter avviare i lavori del nuovo porto di Tremestieri. Devono essere confermati gli ultimi due finanziamenti, quello da 6 milioni e mezzo del Provveditorato Opere Pubbliche e quello regionale da 16 milioni, e si deve procedere al passaggio di competenze dal Comune all'Autorità Portuale.

Messina Magazine, 9 febbraio 2017

Antonio Mazzeo: "Dal Mose di Venezia, al Porto di Tremestieri affari in chiaroscuro"

Antonio Mazzeo Blog, 18 febbraio 2017

Rischi liquefazione da terremoti per il costruendo Porto di Tremestieri.

Alcune considerazioni personali.

Come avete notato si tratta di una storia infinita in cui si intravede, forse e purtroppo, un buon fine...

La cittadinanza di Messina, ormai esasperata dopo lunghi anni di attesa e di speranze, è più che convinta che solo la costruzione del nuovo porto possa far cessare finalmente gli enormi disagi. È stato fatto credere che l'insabbiamento degli scivoli esistenti cesserà con le nuove strutture. Par di capire, invece, che questo fenomeno potrebbe aumentare per la particolare conformazione della costa e che tutta la Piattaforma Logistica, evidentemente, è stata ideata nel posto sbagliato. Ma l'insabbiamento è solo la punta dell'iceberg. Studi geologici molto approfonditi e completi hanno, fin dai tempi della progettazione, evidenziato il rischio che le opere portuali di Tremestieri possano cedere durante eventi sismici di non elevate intensità. Le relazioni tecniche esibite a tutti gli organi competenti richiamavano l'attenzione su << come i terreni presenti nell'area portuale presentino rischi di liquefazione sotto sisma, se si riferisce allo stato limite di salvaguardia della vita umana.[...] Per lo stesso stato limite

anche il pendio sottomarino risulta instabile. Inoltre, se si considerano i possibili incrementi di pressione interstiziale indotti dal sisma nel sottosuolo, le condizioni di stabilità potrebbero venire meno anche per bassi valori dell'accelerazione sismica >>. In altre parole, si può affermare che è altissimo il pericolo che eventi sismici, anche lievi, possano produrre la cosiddetta "liquefazione" del terreno, esattamente come già accaduto per i terremoti nel centro-nord in Italia nel 2012 e nell'agosto 2016 (!). Eppure, il "Progetto" è passato attraverso tutta la miriade di autorizzazioni, qualcuna concessa con insignificanti riserve, e sembra che stia per arrivare in dirittura d'arrivo, sostenuto soprattutto dalla grave emergenza che sta vivendo la città di Messina. Tutto il resto non conta.

Ma non finisce qui. L'intera struttura della Piattaforma Logistica Intermodale interferisce con lo sbocco di ben tre fiumare : Guidara, Canneto e Farota ubicate nell'ambito territoriale interessato dalla drammatica alluvione del 1° ottobre 2009, dove è altissimo il rischio di nuove alluvioni, per conformazione geomorfologica ed esposizione. Risulta che il Genio Civile si sia limitato a chiedere, in sede di rilascio di autorizzazioni, una non meglio definita "ottimizzazione" dei torrenti in prossimità dell'opera.

La Burocrazia non sempre malefica. Dov'è il presidente AdSP?

Gli ambientalisti, i geologi e tutte le persone di buon senso, a parte le proteste ed i ricorsi contro il progetto di Tremestieri che durano da circa 15 anni, possono ora solo sperare che quella burocrazia tanto odiata per le lungaggini e gli intoppi possa ancora fare il loro gioco rallentando ulteriormente l'inizio della "Mala Opera". In tutto questo il "Deus ex Machina che dovrebbe gestirne la realizzazione, il Presidente dell'AdSP dello Stretto, non è ancora stato individuato o nominato. Da non dimenticare che in base alla Riforma dei Porti la sede di detta Autorità è ,o sarà, Gioia Tauro. La spinosa vicenda di Tremestieri va ad inserirsi in uno scenario che già vede due regioni, Sicilia e Calabria, non trovarsi in "perfetta sintonia" e comunità di intenti o di interessi...

Ma non bisogna disperare. Mi piace credere che il buon Ministro Delrio, sia dietro a tutti questi lamentati e vituperati ritardi (anche nella nomina del Presidente AdSP) e che stia veramente e responsabilmente cercando di porre un rimedio a questa assurda situazione prima che sia troppo tardi. Sembra di capire che il progetto esecutivo finale sia ancora da approvare. Ma cosa succederebbe se qualcuno dovesse distrarsi e far partire i lavori ? Oppure cosa avverrebbe in caso di "Crisi di Governo"?. Certamente gli inevitabili "moti rivoluzionari" della stanca popolazione messinese troveranno facile sponda nel "neopopulismo" che avanza inesorabilmente... e allora? Ci sono 73 milioni da spendere e nessuno si muove: "come mai ? " si chiede la gente. Nessuno ha mai pensato che, anziché perdere 10/15 anni e spendere somme ingenti per strutture inadeguate e dragaggi, forse sarebbe valsa la pena creare un progetto alternativo ed un porto alternativo soprattutto più sicuro ed efficace.

Tobia Costagliola **Ravenna, 28 febbraio 2017**

P.S. Per tutte le variegiate notizie e tutti i particolari sopra riportati, ho attinto ai giornali già sopra citati e alla interpellanza parlamentare del 3.3.2015. Ho, inoltre, anche attinto e riportato alcuni passi di esaustivi e dettagliati articoli pubblicati su Nuovo Soldo.it e Readazione Scomunicando del 19 e 23 febbraio 017. Tali articoli sono di Antonio Mazzeo, scrittore e giornalista da sempre impegnato su temi quali ambiente, diritti umani e soprattutto criminalità organizzata (vedi il libro : I padrini del ponte (Affari di mafia sullo Stretto).

PONTI, IMBARCAZIONI, UOMINI DENTRO E FUORI DAI PORTI, IL COSMO DEL MARE

Uomini e Navi sbarca a Sestri Levante, Le case rifugio dei marinai al tempo dei velieri

Sabato prossimo, 11 marzo ore 17, si terrà presso la nostra sede, Lega Navale di Sestri Levante, Via Portobello 2 (Baia del Silenzio) il quinto ed ultimo appuntamento della rassegna "Uomini e Navi sbarca a Sestri Levante".

E' stata un'iniziativa "in crescendo", che ha visto via via aumentare la partecipazione e l'interesse per queste nostre iniziative culturali.

Il merito va ai nostri relatori, che nei precedenti quattro appuntamenti hanno saputo interessare ed intrigare il pubblico con argomenti e tematiche di largo interesse e ricche di numerosi spunti di approfondimento.

Quindi, non potevamo che concludere in bellezza: sabato prossimo saremo gli ospiti del Com.te Ernani Andreatta, che ci intratterrà con l'argomento "Le case rifugio dei marinai al tempo dei velieri".

Il Com.te Andreatta ci trasporterà in un'epoca lontana (ma neanche poi così tanto in senso storico) dei trasporti via mare, epopea dei velieri e delle difficili e spesso drammatiche traversate oceaniche...un'epoca in cui i naufragi erano frequenti, spesso in prossimità delle impervie ed insidiose coste, tanto distanti quanto disabitate, coste ove i sopravvissuti trovavano e costruivano rifugi, quei rifugi che sovente diventavano case...

Il Com.te Ernani Nanni Andreatta, classe 1935, è un amico storico della Lega Navale. Vero marinaio di lungo corso, Ufficiale di Marina Militare prima ed Ufficiale di Marina Mercantile poi, ha solcato tutti i mari del mondo e si è congedato dalla mariniera con il grado di Capitano di Lungo Corso dopo aver comandato le super petroliere sulla maggior parte delle rotte commerciali oceaniche.

Nella sua seconda vita è stato poi imprenditore nel settore Chimico Navale, fondatore della multinazionale UNISERVICE INTERNATIONAL, società da cui si è congedato nel 2001 come Presidente ed Amministratore Delegato della stessa.

Ernani è erede di una storica famiglia chiavarese, i Gotuzzo, che nella prima metà dell'800 si stabilirono nel Rione Scogli di Chiavari, ove fondarono il cantiere che per più di 100 anni ha costruito e varato velieri e navi che hanno solcato tutti mari del mondo.

La storica Casa Gotuzzo, che si trovava accanto allo scalo, è ancora lì ed è ancora l'abitazione del Com.te Andreatta e della sua famiglia: una bella meridiana sulla facciata sud della casa ci ricorda la ricca tradizione racchiusa in quel luogo...

Casa Gotuzzo è stata anche la prima sede del Museo Marinaro Tommasino Andreatta, straordinaria realtà museale caparbiamente pensata, voluta e sostenuta in ogni sua parte dal vulcanico Ernani.

Il Museo, dopo varie peripezie, ha trovato la sua più naturale sede all'interno di locali dedicati nelle strutture militari della Scuola Telecomunicazioni FFAA di Chiavari, con la sua ricchissima collezione di reperti straordinari e sovente unici...vi invitiamo a visitarlo!

Matias Civitella - Presidente L.N.I. Sestri Levante

Genova, la memoria del porto/emporio che parla dai ponti scomparsi e di barche minori

di Giovanni Pannella

Ospitiamo volentieri questo lavoro del giornalista scrittore Giovanni Panella , 1947, studioso in storia e cultura marittima. Autore di numerose opere tra cui Leudi di Liguria, Gozzi di Liguria, Il pinco, veliero dei genovesi, Carloforte e i suoi battelli, La vela latina, Le chiatte del porto di Genova. Questo articolo tratto da Nautica e vincitore di un Premio Marincovich descrive il mondo delle imbarcazioni che non appaiono evidenti nell'osservare la dimensione portuale , ma che sono presenti o lo sono state nella “ memoria “ di un grande porto ; e poi di uomini che lavoravano in diverse specialità nelle categorie dell'emporio e anche di una... ricetta intramontabile. Grazie Giovanni e mandaci le tue esperienze letterarie e anche dei tuoi viaggi fluviali in Europa. (DL)

La storia di un grande scalo può essere narrata su tanti piani diversi. Di solito si privilegiano i soggetti più imponenti, le navi che attraggono gli sguardi: un tempo i “transatlantici” e oggi le navi da crociera. Ma prima della diffusione della motorizzazione, dell’elettricità e dell’avvento dei contenitori, il porto pullulava di una quantità di naviglio minore: chiatte, gozzi da barcaioli, da ormeggiatori e piccoli rimorchiatori a vapore. La consultazione delle pagine ingiallite di una “Guida del porto di Genova”, datata 1911, può aiutarci a ricordare un mondo ormai scomparso.(1) (Giovanni Panella)

<...Poi si lasciò andare, giù al porto. L’acqua era verde d’acqua, il cielo era blu cielo, le navi sarchiavano il mare (i loro scafi color minio). Le banchine sapevano di cordami, di catrame, di legno, di salmastro.

Sulle calde chiatte sostavano i facchini con gli occhi colanti. Un battello appariva; quando usciva dal porto, emetteva un piccolo grido per farsi coraggio; e lasciava una scia d’acqua; la pipì del fifone. Certamente si trattava di un battello alle prime armi...>

Henry de Montherlant (2)

Ponte Spinola, il molo che ospita l’Acquario di Genova, termina con una banchina dedicata al cantautore Fabrizio de André. Chi ne percorre tutta la lunghezza giunge all’”Isola delle chiatte”, un’ampia piattaforma montata su chiatte, che è attrezzata con panchine e protetta da vetrate che riparano dalle raffiche di Tramontana. Da qui si può godere uno splendido panorama della città, mentre sotto i piedi si avvertono i cigolii e le leggere oscillazioni dei galleggianti. L’”Isola delle chiatte”, che prende nome dal compositore Luciano Berio, vuol’ essere un monumento al lavoro, quello di un tempo, quando sulle banchine gran parte delle merci era movimentata a braccia. Nelle acque del porto le imbarcazioni più diffuse erano allora i gozzi, grandi e piccoli, oltre alle chiatte. Queste erano imbarcazioni prive di motore, a fondo piatto, non pontate, che erano utilizzate come unità di servizio e da trasporto, ma anche come magazzini temporanei. Avevano lunghezze che variavano usualmente dai

13,60 ai 15,60 metri, ma potevano anche raggiungere i 20 metri. I cantieri specializzati nella loro costruzione erano distribuiti nella Riviera di Ponente, tra Prà, Arenzano e Varazze. Per quanto riguarda i materiali, fino alla metà del Novecento erano realizzate in legno e solo dopo la Seconda Guerra Mondiale sono state introdotte quelle in acciaio saldato. Nella storia del porto di Genova le chiatte hanno svolto un ruolo particolarmente rilevante, che è strettamente collegato alla lenta e difficile evoluzione delle strutture portuali. Fino alla metà dell'Ottocento, l'organizzazione e la struttura del porto non era mutata rispetto ai secoli precedenti: prevedeva un limitato accosto delle navi maggiori alle poche banchine esistenti, che in genere presentavano fondali poco profondi. Le navi si ancoravano quindi al centro del porto e qui il carico era passato su chiatte di varie dimensioni, che poi erano portate in banchina per lo scarico definitivo. Allora la funzione delle chiatte presentava qualche affinità con quella dei vagoni ferroviari, che potevano fungere anche da deposito, temporaneo, delle merci. Se nei primi decenni del Novecento il numero delle chiatte si moltiplicò, ciò non portò alla scomparsa dei mezzi che erano utilizzati nell'età della vela: i pernaccin. Erano così chiamate le chiatte minori, dalle forme che ricordano quelle dei gozzi, propulse unicamente (e faticosamente) dai remi. Le immagini del porto nei primi decenni del Novecento ci ricordano la sopravvivenza di questi panciuti gozzi da carico, che presentavano lunghezze di 8-10 metri: è soprattutto in Darsena che se ne possono individuare di grandi e piccoli, attraccati accanto ai gozzi dei barcaioi, alle chiatte e ai pontoni. "Sono barche che si possono confondere facilmente con le chiatte vere e proprie ma presentano una pernaccia appena abbozzata (da cui il loro nome); le estremità più affinate; una certa insellatura dei bordi; i dritti di prua e di poppa verticali e gli scalmi per la voga. La loro struttura era molto robusta, il bordo era largo, per essere usato come corridoio di camminamento e presentava un bottazzo esterno".(3)

Queste imbarcazioni persero gradualmente la loro funzione negli ultimi decenni dell'Ottocento, quando nel porto si diffuse l'uso dei piccoli rimorchiatori a vapore, le cui caldaie sviluppavano potenze che consentivano di movimentare chiatte di dimensioni maggiori e offrivano quindi lo stesso tipo di servizio dei gozzi da carico, ma con una maggiore capienza. Visto che per i loro spostamenti le chiatte dipendevano dai rimorchiatori, è probabile che l'evoluzione delle loro forme e dimensioni sia derivata dagli incrementi di potenza di questi ultimi. In effetti, il binomio rimorchiatore-chiatta divenne inscindibile. Nella prima decade del Novecento a Genova erano registrati come rimorchiatori 128 natanti. Poco più di cento con meno di 100cv - ma per la maggior parte intorno ai 50 cv -, una quindicina intorno ai 150 cv e solo cinque superano 200 cv". E' evidente che i veri rimorchiatori, quelli che potevano prendersi carico della manovra di navi d'una certa dimensione perché avevano propulsori che erogavano almeno un centinaio di cavalli, erano poco più di una ventina. Gli altri, molti dei quali non erano altro che delle piro-barche, erano impiegati nelle mille attività e servizi di movimentazione, propri di un grande scalo.

Le banchine erano scarse e quindi le navi scaricavano in avamporto, impiegando una gran quantità di chiatte. Erano centinaia e centinaia quelle che facevano la spola tra la nave e il loro provvisorio ormeggio davanti al Molo Vecchio, in un groviglio di legni che non a caso era chiamata "isola delle chiatte"... Nelle immagini del porto di fine Ottocento la flotta più numerosa si raccoglieva sotto la Lanterna: erano quelle destinate allo sbarco del carbone e all'alimentazione dei carbonili dei piroscafi, che adatteranno la nafta come combustibile solo a partire dagli anni Venti. In quegli anni sulle banchine genovesi operavano più di 7.000 lavoratori e tra le merci prevaleva il carbone, la cui movimentazione si faceva a mano, con coffe portate sulle spalle. Anche i carbonili dei vapori erano riforniti con lo stesso sistema, che prevedeva che per superare l'altezza delle fiancate delle navi, le coffe fossero sollevate dai carboni creando una catena di braccia: gli uomini si sistemavano a diversi livelli, uno sopra l'altro, su delle piattaforme appese con cime alla frisata della nave; sollevavano poi le coffe

passandole di mano in mano, fino a portarle all'altezza dell'imbocco dei carbonili. Un'estesa "isola delle chiatte", composta di decina di unità attraccate le une alle altre e ingombre di merce, è sopravvissuta davanti ai Magazzini del Cotone fino agli anni '70. Agli inizi del Novecento il carico delle chiatte era spesso compiuto a braccia, oppure servendosi di gru, di cui oggi sopravvivono due esemplari. La prima è stata collocata in Darsena, davanti al museo "Galata". È una gru da banchina della metà dell'Ottocento, realizzata in ghisa, che veniva (faticosamente) azionata a mano tramite manovelle, che ne permettevano la rotazione su 360°. Un altro esemplare degno di nota è situato accanto al "Bigo", dove la "Tannet & Walker" da 10 tonnellate di tiro ci ricorda una rivoluzionaria (e dimenticata) applicazione dell'energia idraulica. "È l'unica testimonianza rimasta di un grandioso impianto di meccanizzazione dell'intero porto, realizzato nel 1887 per adeguare le attrezzature di movimentazione delle merci allo sviluppo dei traffici commerciali... Utilizzava un nuovo sistema di gru azionate ad acqua in pressione, con la generazione centralizzata dell'energia, che poteva consentire di operare prontamente e simultaneamente con macchine disposte in punti diversi del porto: una sola centrale di pompaggio era messa in pressione tutte le mattine prima dell'inizio delle operazioni portuali e gru, argani e verricelli da essa alimentati erano pronti adoperare in qualsiasi punto del porto, servito dalla rete di distribuzione. Era una tecnica che in quei tempi si stava diffondendo non solo in molti porti, ma anche in alcune città, come Londra, ove esistevano reti idrauliche per alimentare macchine, presse, ascensori di diversi utenti, o come Parigi, ove era in costruzione la torre Eiffel, con ascensori azionati ancor oggi così".(4) La rete idrodinamica del porto di Genova poteva azionare ben 58 diverse macchine idrauliche, tra gru, argani e verricelli. Il tutto era asservito a una grande centrale di pompaggio, azionata da due caldaie a carbone, che inviava l'acqua in pressione (e leggermente saponata, per migliorarne la tenuta), attraverso una rete di distribuzione interrata, lunga quasi 6 chilometri. In anni recenti molti ex gruisti ricordano quanto questi mezzi di sollevamento fossero efficienti e docili ai comandi e fossero quindi preferiti alle più moderne gru elettriche. Le gru ad acqua rimasero in funzione fino agli anni '70 del Novecento.

GOZZI DA ORMEGGIATORI

Un tempo, per le manovre all'interno del porto, si utilizzavano solo i piloti e i barcaioli. A Genova questi ultimi sono quelli che vantano la storia più antica, perché hanno origine da una corporazione che si è costituita, nel Quattrocento, come Ars Barcharoliorum. Fino alla metà dell'Ottocento, quando furono sciolte le corporazioni privilegiate, furono proprio i barcaioli a gestire gran parte dei servizi portuali, incluso quello di ormeggio. La storia degli ormeggiatori è ben rappresentata dal più antico gozzo portuale esistente, un modello di grandi dimensioni che risale alla metà del Settecento e che è ospitato nella sede del Gruppo Antichi Ormeggiatori di Ponte Andrea Doria.

Per secoli, gli ormeggiatori hanno lavorato a forza di braccia: "Possiamo immaginare quanto fosse duro in passato, quando gli ormeggiatori dovevano recarsi sottobordo con un gozzo a remi e prendere un cavo di manilla grosso e pesante. Calcolando poi che il cavo bagnato aumentava ancora di peso e tendeva ad affondare, possiamo comprendere ancor meglio quanto fosse difficile vogare verso terra per passare il cavo all'altra squadra. Alle fatiche si univa spesso anche il rischio perché, prendendo il primo cavo quasi sempre di poppa, bisognava stare attenti agli improvvisi movimenti dell'elica. Per avere un'idea del pericolo che si correva, ci basti pensare a quella volta che un gozzo fu fatto a pezzi da un'elica e gli uomini se la cavarono per un pelo, agguantandosi a un cavo che pendeva."(5) A Genova, l'ultimo gozzo a remi fu mandato in disarmo nel 1964 e fino agli anni Ottanta furono utilizzati gozzi di legno a motore. Avevano forme caratteristiche: una poppa larga, una pernaccia appena accennata, un bordo libero basso e un timone a ruota che lasciava libera tutta la zona

poppiera, dove poggiano i cavi d'ormeggio.

GOZZI CADRAI

Nel porto di un tempo, animato da una folla di camalli, chiattaioli, carpentieri, operai e barcaioi, oltre a centinaia di navi e velieri che ingombravano ogni angolo e ogni specchio d'acqua, non tutti riuscivano a raggiungere una trattoria per l'intervallo del mezzogiorno e quindi non poteva mancare un'imbarcazione caratteristica: quella dei "cadrai" o "catrai". E' un termine che probabilmente deriva dall'inglese "to cater, catering". Il linguaggio del mare è ricco di tali influssi linguistici: basti ricordare "scuna", da schooner o lo strano "barco bestia" che deriva da best barque (o bark). I cadrai erano i gozzi portuali utilizzati come spacci galleggianti: adibiti alla vendita di cibi cotti e di generi d'uso quotidiano. Per cucinare, a bordo trovava posto un rudimentale fornello di ghisa o di terracotta. Come tutti gli ambulanti del mondo, i cadrai richiamavano l'attenzione del cliente con grida caratteristiche, e non c'è portuale di una certa età che non ricordi il loro "He! Oh! Gh'è o cadrâi!". Ma loro presenza, come avviene per tanti venditori ambulanti, non era sempre ben accolta:

"Una barca dei soliti vivandieri che s'intrufolano tra una nave e l'altra offrendo gasose, frutta, pani imbottiti e, a una cert'ora, anche minestrone e stufatino, per comodo dei giornalieri che non vogliono scendere a terra nell'ora dei pasti o dei marinai pigri e sprovvisti, rasentò la nostra goletta e mise in evidenza la sua mercanzia " .

In coperta di Giovanni Descalzo (6)

I cadrai erano già in giro di primo mattino, all'inizio del turno di lavoro, per vendere vino bianco, focaccia, caffè e anche per raccogliere le prenotazioni per il pranzo di mezzogiorno, quando, aiutati da un garzone, ritornavano sottobordo alle navi, o ai moli non serviti da osterie, con i tradizionali piatti della cucina casalinga, dal minestrone allo stoccafisso e alle varie qualità di torte salate. Un aspetto notevole per quei tempi era che a quest'attività potevano partecipare anche le donne. Come recita la "Guida del Porto di Genova del 1911" del Festa: "La concessione relativa è rilasciata dal Consorzio del porto di Genova a mezzo di pubbliche gare a scheda segreta... Purché a bordo del battello sia tenuto in permanenza un marittimo, possono concorrere alle gare anche le vedove o le figlie maggiorenti dei cadrai defunti. La concessione ha di solito la durata di 5 anni. I battelli devono avere un numero di colori e dimensioni speciali. Possono circolare ed esercitare liberamente il loro traffico soltanto dal sorgere al tramonto del sole."

" Per tutta la mattina il cadraio era sfilato sotto le murate gridando: "Stocche e bacilli, stocche e bacilli" e dai ponti avevano calato gamelle fiasche e pignatte appese a delle cordicelle, perché tra tutti i marinai del mondo è giustamente diffusa la fama dello stoccafisso con i ceci ed il vino bianco di Riviera, e in ciascuna delle loro ignote lingue c'è una frase che dice a chiare lettere "Stocche e bacilli".

La ricetta di Stocche e bacilli

I bacilli sono piccole fave secche, prodotte in Tunisia e in altri paesi mediterranei, che si trovano in vendita nel mese di novembre. Lessare lo stocche (stoccafisso) e fave separatamente. Queste ultime possono anche essere sostituite dai ceci. Condire insieme lo stocche e i bacilli con un intingolo composto di olio, sale, succo di limone e un po' di pepe macinato. Si può aggiungere aglio in fette sottili e pomodoro lessato e poi passato al setaccio. È un piatto antico, tipico di Genova e di Savona (dove era il menù del giorno dei morti), che è

stato esaltato dai cantautori dialettali.

Nel 1911 battelli cadrai, in tutto il porto, erano 40 ma in seguito il loro numero scese finché nel 1932 ve ne erano 10, che si ridussero a 3 nel 1953-54.

I cadrai scomparvero a causa dei mutamenti nell'organizzazione portuale, che portò alla cessazione del lavoro con le chiatte, ma anche per i sempre più severi regolamenti di igiene e per l'apertura di nuove osterie.

GOZZI PER TRASPORTO PASSEGGERI

Un altro servizio portuale era offerto dai barcaioli, i cui gozzi trasportavano bagagli e passeggeri tra terra e le navi alla fonda. La loro attività (come quella dei moderni taxi) era disciplinata da un regolamento che specificava le dimensioni delle barche (almeno 5 metri di lunghezza, 1,65 di larghezza e 0,75 di altezza), le attrezzature obbligatorie a bordo e le tariffe. Si specificava inoltre che: "Ogni battello di dimensioni regolamentari non può portare più di otto persone per volta. Deve essere convenientemente dipinto, mantenuto pulito e provveduto durante la stagione estiva di tenda. Deve, inoltre, essere armato con due remi, in caso di cattivo tempo di quattro, e in ogni caso con due remi di rispetto... I barcaioli addetti allo sbarco dei passeggeri devono essere inseriti in apposito registro. Si dividono in squadre di 20 individui al massimo con un capo squadra elettivo responsabile del servizio, riconoscibile dalla dicitura: Capo barcaiolo, scritta sulla striscia rossa del berretto di panno."

Questi gozzi si distinguevano per i loro parabordi di cavo intrecciato, per una pernaccia di dimensioni modeste e una prua verticale, fatta per accostarsi facilmente alle banchine. Una vecchia immagine ci ricorda che questi mezzi servivano anche per prendere ... l'aereo. Negli anni Venti sotto la Lanterna fu inaugurato l'Idroscalo, uno specchio d'acqua sul quale atterravano gli idrovolanti, con regolari collegamenti aerei che spaziavano da Londra all'Egitto e che rimase in funzione fino al 1955.

Note:

- 1) Cesare Festa Guida del porto di Genova, Giangrande e Rossi, 1911.
- 2) De Montherlant H. Le Démon du bien, in Marcenaro G. Viaggio in Liguria, Genova, Sagep, 1992.
- 3) Panella G. Gozzi di Liguria, Genova, Tormena, 2003.
- 4) Biasetton P. Gru idraulica Tannet & Walker, "Quaderni di archeologia industriale n° 5 , a cura di Guido Rosato", Genova 2013.
- 5) Berti P. Brevi cenni sull'origine del gozzo ligure e della sua classificazione, appunti inediti, 1986.
- 6) Descalzo G. In coperta, Torino, Paravia, 1944.
- 7) Maggiani M. La regina disadorna, Milano, Feltrinelli, 1998.

(Dalla rivista Nautica, Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

da " L'EUROPA E IL MARE NELL'ANTICHITA' " di Michel Mollat de Jourdin (1911- 1996)
ed. Laterza

"La conquista del mare da parte dell'uomo è indicata, sulle carte, dalle rotte che lui stesso scelse e seguì. La nave, l'arte nautica, il porto, per quanto necessari, furono solo degli strumenti. La nave assunse ed assume tutte le forme e tutte le andature richieste dalle diverse necessità dell'avventura marinara: pesca o commercio, guerra o scoperta. L'arte nautica ha subito un'evoluzione dalle forme empiriche fino alla tecnicità più scientifica. Il porto serve, secondo i casi, come punto di partenza, come scalo, come punto di arrivo. Ma l'itinerario del navigante resta l'elemento essenziale e alla storia delle rotte marittime spetta il compito di esaminare il processo progressivo del dominio dell'uomo sul mare nel tempo e nello spazio. Il concetto di rotta è uguale per qualsiasi tipo di navigazione. Nessun marinaio naviga a caso, senza sapere dove vuole o dovrebbe andare, o senza cercare di rendersi conto del punto in cui si trova. Il primo viaggio di Cristoforo Colombo dimostra che egli, già nel 1492 seguiva una via studiata in precedenza che di giorno, in giorno riconosceva. La rotta è il risultato di un atto cosciente e volontario fin dal momento in cui viene percorsa per la prima volta; successivamente il ripetersi dello stesso viaggio diventa un'abitudine deliberata."

Libri

VALLARDI ED. "Il grande libro del mare" Aa.vv. da " Le grand livre de la mer" Aa. vv." Information et culture" ed.-Paris. Si trova usato on line anche l'ed. del '72 di Vallardi ed. per l'allora "Cassa di Risparmio di Genova"

ODOYA ED. "Storie di naufragi" di Dephertes- Mazzolini (da Feltrinelli)

IBIS ed. "Longitudine" di Dava Sobel (da Feltrinelli)

FINE