

AI LETTORI

Ci sembra doveroso ripetere questa breve presentazione della rivista TTM apparsa sul numero precedente (15) in quanto sono sfuggiti numerosi refusi, anche di nome propri, persone di valore e di cultura. Questo numero di DL Notizie (16) è l'ultimo di luglio, rispettando le scadenze quindicinali di uscita (in genere da 50 a 70 pagine); nel mese di agosto , tranne eccezioni, faremo una pausa, leggendo, pensando e progettando novità redazionali . Il nostro DL Notizie è, come scritto tante volte, diverso dai tradizionali online shipping news, ottimi e bravissimi redattori ed editori , ma tra questi e i social non possiamo “navigare a tutta forza di conserva con questi nostri colleghi “ che fanno egregiamente il loro lavoro. Incrementeremo il sito www.deciolucano.it, nell'essenzialità dei temi evitando il turbinio dei banner grafici .Auguriamo ai nostri lettori in Italia e nel mondo un viaggio agostano pieno di vita e di buon vento , con affetto

Decio Lucano

TTM , la rivista dello shipping maggio-giugno , 52 anni al servizio delle tecnologie e dei trasporti per il mare-
L'Automazione navale, Sea Technology & Logistics, organo ufficiale dell'Atena , del Propeller e di Assonave e di una moltitudine di collaboratori che rappresentano le categorie

che operano sulle navi e nei porti. Coordinato dal giornalista Angelo Marletta, in compagnia di The Medi Telegraph , direttore responsabile Luca Ubaldeschi direttore anche de Il Secolo XIX, si avvale di 4 eccellenti collaboratori: Virgilio Giusti, Gianfranco Damilano, .Gaetano Messina e Sandro Alex Stefani

Inoltre Giorgio Carozzi editorialista, Massimo Granieri, Marco Macciò. Aipam, Cetena, Ist. Intern Comunicazioni, Casiaa dei Capitani, Meta. Il clou è rappresentato dalle navi , dall'armamento, dai cantieri e porti.

SEGNALAZIONI DI BUONE LETTURE

I Mille del Ponte

Fondazione Ansaldo ha promosso un volume in ricordo delle tragedia del crollo di Ponte Morandi il 14 agosto del 2018 con un originale volume , formato 27 X 27 , edito da ERGA edizioni, curato dal giornalista Massimiliano Lussana.

Coerente al tema e graficamente originale , il volume riporta nomi e cognomi di chi in poco più di due anni ha lavorato per ripristinare l'opera disegnata da Renzo Piano, costruita da Fincantieri.

VELOCYPHER

Romanzo di Guido Barbazza, Magenes € 15, uscito nel dicembre 2020, persegue il filone dei romanzi giallo scientifici dell'autore dal famosissimo Salvate il Generale (Garibaldi) al Diavolo all'Acquasanta a Rewind, che con la fantasia, l'esperienza dell'autore (ne parliamo in questo numero nella pagina del Propeller club), il suo animo bipolare umanista e scienziato convinto con giudizio del mondo in evoluzione ma

dietro l'angolo , in questo libro una capitana e una armatrice, l'imprevisto compare ... Ne parleremo nel prossimo numero.

NUMERO 2 rivista Guardia Costiera

Puntualmente, la rivista del Comando generale del Corpo delle capitanerie di Porto- Guardia Costiera del ministero della Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, direttore Responsabile Cosimo Nicastro, Coordinamento editoriale Marco Di Milla, è uscita col n. 2 e la sua piacevole grafica accattivante e un mare di articoli di interesse generale. Clome l'intervista a Gian Maria Fara Presidente Eurispes, l'intervista a Giovanni Pettorino, con Carmela Pace, Presidente Unicef Italia (di Marco Di Milla). e poi storie di mare, di uomini, e della camagna Mare Sicuro tel 1530 che avvia la stagione 2021. Una bella rivista , Cosimo Nicastro ha ricordato Seneca: “ E' duante la tempesta che conosciamo il navigatore “ , uno slogan da imprimere sul telefonino tanto è utile per giovani e anziani. Auguri, redattori e grafici.

Porto & Interporto

La rivista storica che si stampa a Naoli dedica il focus aulla logistica. Con documentazione e presenze di manager che sanno scrivere.

Controplancia, Noli & Trasporti

Ritornano le conferences dopo le timide prove di alliances ?

Massimo Granieri

Pandemia Covid-19 un grave danno per l'economia ma il trasporto marittimo naviga in controtendenza.

Del Covid-19 ormai se ne parla spesso straparla, dissertazioni che dicono tutto e niente, pareri di emeriti scienziati ed economisti in continua contraddizione. Questa stessa pandemia ha caratteristiche uniche, spesso incontrollabili e contraddittorie.

L'economia mondiale a causa dei tanti lockdown ha subito e sta subendo duri colpi eppure in uno scenario tutt'altro che roseo il trasporto marittimo rappresenta la contraddizione. Intendiamoci per gli armatori forse ancor più che per gli imprenditori terrestri soprattutto all'inizio non è stato facile gestire il turnover del personale navigante, gli approvvigionamenti, la inaccessibilità di parecchi porti e terminali sino alla cancellazione di noleggi già pattuiti ma con la graduale ripresa delle attività il mercato dei noli soprattutto dei carichi secchi, materie prime alla rinfusa o container, hanno infatti registrato dall'Autunno del 2020 una forte ascesa che continua tutt'ora. I noli delle bulker di qualsiasi portata dalla Capesize alla Handy come pure delle navi porta container hanno raggiunto quest'anno picchi di gran lunga migliori registrati nell'ultimo decennio ed oltre.

Nel caso delle navi rinfusiere questa impennata è fondamentalmente da attribuirsi alla ben nota relazione tra offerta e domanda di stiva dove anche nel 2020 seppur pesantemente ostacolata dal Covid la locomotiva cinese non si è mai realmente arrestata. Lo testimonia il consumo di minerale di ferro, la materia prima più movimentata al mondo, che ha toccato livelli record d'importazione.

Per i container le ragioni per cui le tariffe di trasporto o i valori di time charter si sono moltiplicati sono più complesse: -Il continuo squilibrio globale tra produzione e richiesta di merci che deve fare i conti con lo squilibrio creato da

lockdown e riaperture discontinue con tempistiche differenti a seconda delle diverse situazioni di contagi a cui inizialmente alcune compagnie armatoriali hanno reagito diminuendo la capacità di trasporto su molte rotte.

-il decentramento dei container vuoti creato dal quasi totale blocco delle rotte commerciali all'inizio della pandemia e che ora non si trovano nelle aree di produzione o nei terminali di esportazione.

- le blank sailing ovvero le cancellazioni delle operazioni commerciali di alcuni importanti hub che durante il primo quadrimestre hanno ridotto del 10% la capacità di trasporto programmata.

-le congestioni in altri terminali generate dalla necessità di continue nuove misure per prevenire l'aumento dei contagi da Covid-19.

-un recupero sbilanciato per cui alcuni paesi stanno ora esportando più di ciò che facevano prima della Pandemia, mentre in altri, incluso gli Stati Uniti, le esportazioni stanno marcando il passo a seguito di un lento riavvio della catena produttiva.

A breve termine quindi è improbabile che l'impennata dei costi di trasporto dei box possa rallentare anche perché ad esclusione delle merci di valore (alta tecnologia ad esempio) che possono rivolgersi al trasporto aereo o ferroviario per le altre commodities esistono poche alternative al trasporto via mare..

Il particolare buon mercato ha ovviamente indotto gli armatori a potenziare le flotte e si stima che entro il 2023 ben 229 nuove portacontainer scenderanno in mare aumentando la capacità di carico di oltre 2 milioni di capacità TEU. Questa aumentata capacità di trasporto tuttavia non dovrebbe riuscire a riportare i costi di trasporto ai livelli pre-pandemia. Le varie alliances, un tempo conferences, pare abbiamo infatti

imparato da questa emergenza a gestire, seppure in concorrenza tra di loro, la capacità di trasporto per mantenere il controllo dei noli . Una lezione che potrebbe applicarsi anche al mercato delle bulker?

Massimo Granieri

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

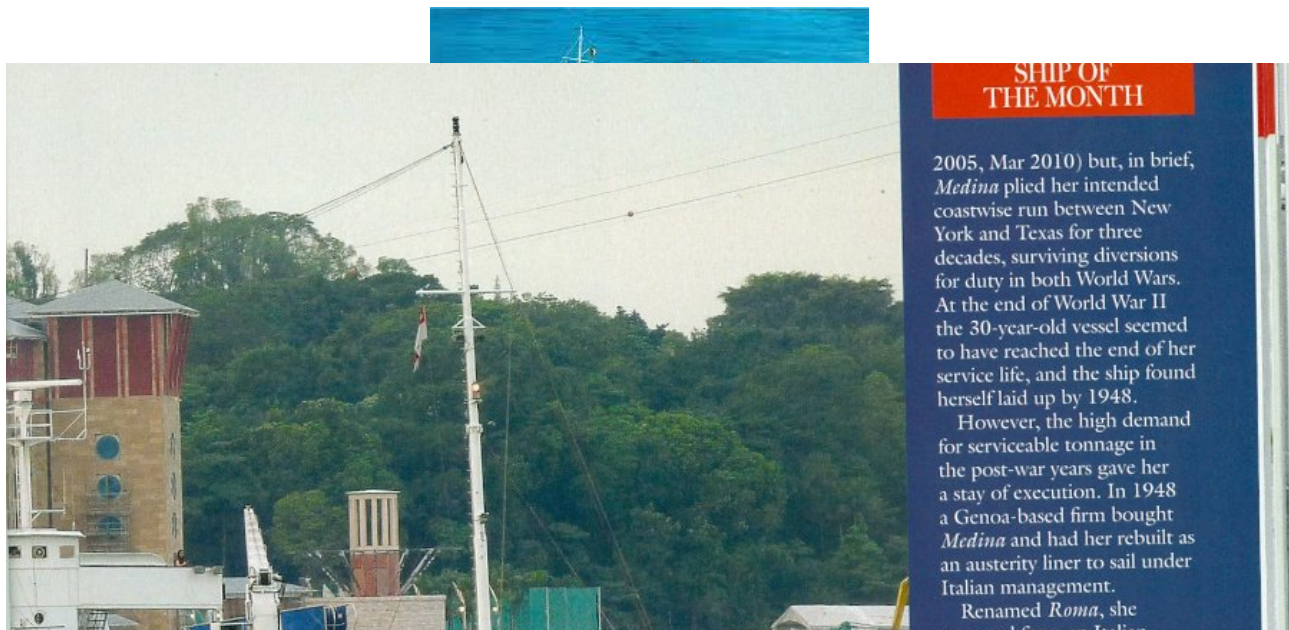
di Francesco Pittaluga

Vogliamo iniziare questo viaggio in omaggio a un nostro grande amico, storico narratore, innamorato di navi e di passione per queste creature che sono universali. Belle, forti e talvolta indifese. Ogni nave che presenta è un romanzo, una puntata di una saga cominciata anni addietro, Pittaluga esplora la sua sconfinata documentazione di bastimenti che hanno fatto la storia della marineria , senza guardare alla bandiera, alla nazione dove il cantiere più efficiente le ha costruite, la lingua

che parlano ; e le navi parlano eccome con i loro capitani, i loro costruttori, i loro passeggeri . (DL)

“ LA NAVE PASSEGGERI PIU’ LONGEVA DEL MONDO “

**Cento anni , sempre amata dai passeggeri e dai suoi armatori.
Franca C., era stata costruita negli Stati Uniti nel 1914**



Da Ship Monthly.com, giugno2021

“ LA NAVE PASSEGGERI PIU’ LONGEVA DEL MONDO “

**Cento anni , sempre amata dai passeggeri e dai suoi armatori.
Franca C., era stata costruita negli Stati Uniti nel 1914**

Il primato di nave passeggeri più longeva al mondo non spetta a qualche prestigioso transatlantico che ha attraversato la storia della navigazione commerciale bensì ad una unità di medio tonnellaggio che per alcuni decenni ha navigato sotto le insegne di un’importante compagnia italiana ed è probabilmente in questo ruolo che è ancora oggi popolare e di conseguenza ricordata negli ambienti marittimi internazionali e presso gli storici e gli studiosi del settore.

**Si tratta della motonave “Franca C.” che, sebbene in un attuale ruolo statico che ne ha snaturato in parte la vocazione marinara che le è stata propria per più di novant’anni, raggiunge quest’anno il traguardo di spegnere le candeline del suo centosettimo anno di vita attestandosi ai primi posti in una lista ristretta che comprende la “Victory” di Nelson, la fregata americana “Constitution”, il clipper “Cutty Sark”,
la nostra gloriosa “Amerigo Vespucci” e poche altre.**

Se le cifre e le date da sole non riescono a rendere l’idea, basti pensare che questa nave è stata a suo tempo coeva del grande transatlantico inglese “Aquitania” ed ha navigato in acque frequentate da unità a lei contemporanee quali “Principessa Mafalda”, “Conte Rosso”, “Duilio” eccetera ormai passate alla storia del mare da un secolo e anche più.

Dai “ Newport News Shipbuilding & Drydock Co”

Probabilmente nessuno, fra le maestranze dei “Newport News Shipbuilding & Drydock Co.”, i cantieri dove venne assemblata nel 1914 e da cui circa quarant’anni più tardi prenderà il mare il supertransatlantico veloce “United States”, avrebbe potuto immaginare un futuro tanto longevo: si trattava infatti di un piccolo cargo destinato ad una rotta secondaria lungo le coste del continente nordamericano ma si sa, alle volte il destino ha in serbo delle sorprese inaspettate, e ciò non vale solo per gli esseri umani ma anche per le navi, certi edifici e poche altre cose.

Stazzante più di 5.000 tonnellate e dalla silhouette tipica delle navi da carico dell’epoca con prua dritta, tagliamare affilato, poppa a clipper, sovrastrutture ridotte al minimo raggruppate a centro nave con unica affusolata ciminiera, due picchi di carico e quattro stive, era equipaggiata da turbine a triplice espansione alimentate a carbone che le consentivano di raggiungere una velocità massima di 14 nodi. L’equipaggio ammontava ad una cinquantina di persone e la sua compagnia armatrice iniziale, la allora famosa “Mallory Line” statunitense, armatrice di piccole ma lussuose navi passeggeri di cabottaggio lungo la costa occidentale degli Stati Uniti, la adibì al traffico mercantile fra i porti statunitensi della dorsale atlantica quali New York, Baltimora, Charleston, Savannah e altri oltre la Florida fra cui Tampa, Galveston e New Orleans fino a scendere agli scali del Golfo del Messico di Tampico e Vera Cruz. Nei viaggi di andata trasportava per lo più patate, cipolle e manufatti finiti delle industrie americane per ritornare carica di prodotti deperibili quali frutta, granaglie e altri generi alimentari provenienti dalle piantagioni messicane per i quali erano stati previsti appositi spazi opportunamente refrigerati .

I tanti nomi di una grande nave tra le due guerre

Fonte Wikipedia



Navigherà in questo impiego per più di tre decenni senza lode e senza infamia col nome di "Medina", che non aveva niente a che vedere con suggestioni mediorientali ma si riferiva ad un fiume del Texas immissario del più grande San Antonio.

Nel 1922 tornerà nei cantieri dove era stata costruita onde convertire le sue fornaci dall'alimentazione a carbone al combustibile liquido, verrà requisita durante le due guerre mondiali ma uscirà indenne da entrambi i conflitti, dove sarà impiegata per trasporti vari verso la Scozia, l'Islanda e le basi militari presenti in Groenlandia e a Terranova.

Al termine del secondo conflitto mondiale, quando la sua carriera come nave da carico poteva dirsi conclusa facendo prevedere un naturale epilogo in qualche cantiere di demolizione, la "Medina" troverà nuova vita e conseguente impiego grazie alla crescente domanda di naviglio da impiegare nel lucroso traffico emigratorio del dopoguerra dall'Europa verso l'America Latina, l'Australia e il Sud-Africa.

Come a teatro entrano in scena nuovi attori Nuovi viaggi, mari non sempre calmi

Data la penuria di navi disponibili sul mercato, in un primo tempo anche vecchie unità da carico potevano essere trasformate per questo tipo di impiego e fu così che il

genovese Pier Busseti, manager del settore marittimo e tour operator dell'epoca, sull'esempio di altri imprenditori si inserì in questa importante fetta di mercato armando prima la "Liguria" e poi un'altra nave ribattezzata opportunamente "Roma". Nel primo caso si trattava di una vecchia unità britannica di circa 7.500 tonnellate, di costruzione tedesca e operativa prevalentemente in acque australiane ormai al capolinea della sua lunga vita sui mari, nel secondo della nostra "Medina" che nel novembre del 1947 venne ufficialmente venduta alla "Genaviter", la compagnia di navigazione del Busseti, attraverso la sussidiaria "Cia. Naviera San Miguel" che la registrò sotto bandiera panamense e la trasferì in Italia dopo un viaggio avventuroso che da New York la porterà prima a Cuba e poi al Pireo carica di zucchero di canna grezzo e altri prodotti tropicali.

Per la prima volta a Genova nel gennaio 1948

Giunse per la prima volta a Genova nel gennaio del 1948 ma restò in disarmo fino al settembre successivo, quando fu trasferita a La Spezia presso i cantieri "OTO-Odero Terni Orlando" dove venne sottoposta ad una prima trasformazione. Lo scafo rimase pressoché immutato a parte la sostituzione del dritto di prua con uno leggermente più slanciato ma furono le sovrastrutture a cambiare radicalmente, tramite la loro estensione sia verso prora che a poppa con la relativa costruzione di due nuovi ponti che avrebbero alloggiato i locali sociali della nave e parte delle cabine destinate ai passeggeri. Anche il fumaiolo sarà sostituito da uno più moderno e la plancia di comando, opportunamente ampliata e dotata dei più moderni strumenti per la navigazione, verrà collocata più

in alto di un ponte rispetto alla posizione precedente. Nel complesso il tonnellaggio della nave, ribattezzata come già detto “Roma” durante i lavori, salirà a più di 6.500 tonnellate con una lunghezza di poco più di 130 metri ed una larghezza di quasi 17. Le nuove sistemazioni interne prevedevano alloggi confortevoli per 287 passeggeri di prima classe sistemati in cabine a due o quattro letti delle quali peraltro pochissime disponevano di servizi privati, mentre per la Classe Turistica erano previsti 694 posti in dormitori ovviamente differenziati fra uomini e donne: ogni classe usufruiva di una propria sala da pranzo, di un soggiorno-bar e di una veranda, ambienti nel complesso abbastanza curati nella classe superiore ma molto spartani nell'altra. Con le sovrastrutture bianche su scafo grigio, due nuove file di cinque lance di salvataggio per fiancata ed i colori ocra e blu della “Genaviter” sulla ciminiera, la nuova “Roma” (da non confondersi con l'omonima più grande unità della “Flotta Lauro” già ricordata in questa rassegna) rientrò completamente rinnovata nel porto di Genova nella primavera del 1950, in tempo per essere adibita al trasporto dei fedeli che si sarebbero diretti a Roma in occasione dell'Anno Santo: noleggiata come tante altre navi all' “International Catholic Travel Committee”, effettuò quattro traversate atlantiche per il trasporto di pellegrini nordamericani e fu poi adibita al traffico emigratorio verso l'Australia con partenze da Bremerhaven. Durante uno di questi lunghi viaggi “Down Under”, mentre a fine ottobre di quello stesso 1950 si trovava in navigazione tra Fremantle e Newcastle nel New South Wales, Pier Busseti dichiarò bancarotta e la “Genaviter” chiuse i battenti da un giorno all'altro.

La concorrenza delle navi passeggeri

Anche se lucroso, il traffico emigratorio era sottoposto ad una concorrenza spietata e nel volgere di poco tempo resteranno sul campo solo i gruppi armatoriali più forti che avevano a disposizione le unità migliori: restando circoscritti a quelli italiani, saranno i Lauro, i Grimaldi, i Costa a prevalere nell'ambito di un mercato dove all'inizio sembrava ci fosse posto per tutti. Fatto sta che la "Roma" resterà bloccata a Newcastle per più di tre mesi, con l'equipaggio praticamente abbandonato a sé stesso finché la situazione non si sbloccò grazie all'interessamento del locale Consolato Italiano ed al provvidenziale intervento del "Lloyd Triestino" che noleggiò la nave per l'auspicato viaggio di ritorno in Patria scalando alcuni porti dell'Indonesia da dove tanti olandesi sgomberavano precipitosamente a causa della recente dichiarazione d'indipendenza locale dai Paesi Bassi. Rientrata finalmente a Genova via Rotterdam, la "Roma" venne sottoposta a sequestro giudiziario finché ne fu decisa la vendita all'asta che la "Giacomo Costa Armatori fu Andrea" si aggiudicò nel maggio del 1952 per un esborso di 570 milioni di lire di allora. Registrata al compartimento marittimo del capoluogo ligure, la nave venne ribattezzata ufficialmente "Franca C." e inviata ancora una volta a La Spezia dove, stavolta presso i "Cantieri Ansaldo" del Muggiano, venne rinnovata e riadattata per un futuro impiego transatlantico alla volta degli scali del Centro America, del Venezuela e dei Caraibi. Il vecchio apparato motore che aveva dato qualche problema agli armatori precedenti venne sostituito da nuovi diesel sei cilindri a due tempi già approntati nel 1949 dalla "FIAT-Grandi Motori" in previsione di montarli sulla "Maria C." della quale ci siamo già occupati a suo tempo e che sarà invece demolita proprio in quello stesso periodo. Della potenza di 4200 HP, essi consentivano di mantenere una velocità di

crociera di 16 nodi e, unitamente ad una nuova configurazione interna che prevedeva 362 passeggeri alloggiati in cabina e 458 ancora in cameroni, nella nuova più accattivante livrea bianca con banda blu al bagnasciuga, altra fascia blu a mezzo scafo ed il fumaiolo dipinto di giallo con la tipica “C” azzurra virgolettata bene in evidenza, la “Franca C.” salperà da Genova per il suo viaggio inaugurale alla volta di La Guaira il 31 gennaio 1953 facendo scalo a Napoli, Barcellona, Funchal, Las Palmas, Fort-de-France (Martinica), Pointe-à-Pitre (Guadalupa) e Curaçao.

Con i cugini Anna e Andrea

La linea, che si affiancava a quella esercita già da qualche anno verso il Brasile-Plata con “Anna C.” e “Andrea C.”, ebbe successo anche se la concorrenza degli armatori Grimaldi e della Flotta Lauro era forte: ciononostante la “Linea C.” riuscì a farsi un nome grazie all’accurato servizio di bordo, alle qualità nautiche delle sue unità, alla regolarità e puntualità del servizio che era assicurato, in anni antecedenti l’immissione in servizio di nuove e più moderne realizzazioni, da navi relativamente anziane ma sapientemente ristrutturate e rinnovate periodicamente sia nelle sistemazioni interne che nell’apparato motore e, non da ultimo, senza sottovalutare l’agguerrita attività commerciale di efficienti agenti marittimi nei vari porti di scalo fra cui ricordiamo per tutti lo “storico” e onnipresente ispettore e supervisore Romolo J. Lanzoni di Genova che, al pari dei suoi colleghi, passava letteralmente e fisicamente di isola in isola allo scopo di contattare le varie agenzie di viaggio dell’area caraibica e rastrellare più passeggeri possibili !

Nel 1957 la “Franca C.” verrà sottoposta ad un successivo riammodernamento che porterà all’installazione di una nuova

ciminiera dal disegno più aerodinamico e all'ampliamento generale delle sovrastrutture verso poppa. Quando poi nel 1959 verrà sostituita in linea centroamericana dalla nuova e più capiente "Bianca C.", assisteremo alla ristrutturazione più radicale che la vedrà trasformata in una elegante nave da crociera per poco meno di 600 passeggeri, finalmente ospitati in una Classe Unica che poteva definirsi una lussuosa Prima Classe a tutti gli effetti.

Questi lavori verranno affidati ad un'altra vecchia conoscenza dei Costa, quei cantieri "OARN" di Genova che erano già intervenuti su tante altre unità della flotta sociale: a completamento di quanto già parzialmente realizzato due anni prima, l'aspetto esterno della nave verrà migliorato con la creazione a poppavia di un nuovo ponte conseguente prolungamento della passeggiata coperta e soprattutto con la realizzazione di un nuovo spazioso lido provvisto di piscina, solarium e spazio giochi all'aperto che comporterà l'eliminazione dell'albero di poppa. Le ristrutturazioni più radicali riguarderanno però i suoi interni dove, sempre sotto la supervisione attenta di Nino Zoncada, verranno realizzati nuovi ambienti eleganti e raffinati che non avevano nulla da spartire con quelli precedenti. Partendo dal Ponte di Soggiorno, da prua verso poppa venne ricavata una veranda con annessa boutique alla quale si accedeva dalla Sala Feste che nei rivestimenti, nei tendaggi e nelle poltrone si proponeva con una gamma di colori tenui e delicati che andavano dall'azzurro mare al grigio perla all'avorio: sulla parete di fondo campeggiava un'importante scultura di Marcello Mascherini che verrà poi trasferita sull' "Eugenio C." e questo ambiente era in diretta comunicazione, tramite eleganti porte trasparenti di cristallo, con l'adiacente grande Soggiorno Bar-Fumoir dove i colori prevalenti erano il giallo canarino, il blu e il grigio argento. Sempre su questo ponte a centro-nave si

apriva il grande Vestibolo dove insistevano gli uffici di bordo da quello del Capo Commissario, a quello Informazioni, Escursioni, Banca e Ufficio Cambio in diretta comunicazione con le adiacenti piccole ma confortevoli sale da gioco, lettura-scrittura, sala coiffeur. A poppavia completavano le strutture del ponte diciotto confortevoli cabine esterne a due letti bassi in successione lungo un unico spazioso corridoio centrale che portava alla cappella di bordo aperta sulla terrazza di poppa ed alla passeggiata coperta che circondava parzialmente il ponte stesso. Un'analogha passeggiata era presente sul sottostante Ponte Passeggiata dove, sempre partendo da prua, era ubicata la grande sala da pranzo capace di ospitare contemporaneamente più di 300 passeggeri, dotata di grandi finestroni aperti sul mare e arredata secondo tinte e tonalità che riprendevano i colori del panorama esterno durante i giorni di navigazione.

A centro nave le cucine, alcuni locali di servizio dell'equipaggio e a poppavia altre 12 cabine di lusso analoghe a quelle del ponte sovrastante. Al di sotto altri tre ponti, Superiore, "A" e "B" dove era ospitato il resto delle cabine che, seppure di qualità leggermente inferiore rispetto a quelle già incontrate, erano comunque spaziose e confortevoli: tutte dotate di servizi privati e di letti bassi cui faceva riscontro un certo numero di letti alti supplementari a scomparsa e analogamente arredate in modo razionale, con colori caldi che conciliavano il riposo nelle ore notturne e concepite per potersi trasformare in piacevoli salottini durante il giorno. In totale la "Franca C." disponeva ora di 160 cabine di cui 107 esterne e, con un nuovo tonnellaggio accresciuto a 6.822 t.s.l., riprese servizio nel luglio del 1959 con una prima, riuscitissima serie di crociere fra Mediterraneo e Mar Nero. Nel mercato crocieristico statunitense il trionfo

Sarà però nel mercato crocieristico statunitense che troverà la sua consacrazione: in un'epoca in cui questo settore turistico era ancora agli albori e veniva esercito per lo più da piccole società americane che operavano fra Miami, Cuba e Puertorico con naviglio piuttosto anziano che porterà come conseguenza a disastri e incendi vari ancora ricordati in alcuni casi per la loro gravità, per la loro “Franca C.” appena rinnovata i Costa individuarono in Port Everglades il porto più adatto per sperimentare le potenzialità turistiche della nave. Dopo essersi affidati prima di potere agire in proprio ai più importanti operatori turistici statunitensi e canadesi introducendo fra le altre cose la formula oggi popolare del volo più crociera che convoglierà in Florida la clientela da tutte le principali città del continente nordamericano e vedrà finalmente l'aereo alleato della nave e non più rivale, gli armatori genovesi riuscirono in pochissimo tempo a farsi un nome di tutto rispetto e a contribuire in modo determinante al successo ed alla conseguente espansione del mercato crocieristico in un'area geografica che vede oggi impegnati i più prestigiosi mega Cruise-liners in esercizio, grazie ad una politica mirata ad arricchire questi viaggi di piacere con iniziative molteplici che, oltre ai tradizionali programmi di intrattenimento previsti come di consueto a bordo, vedevano stelle del cinema e produzioni teatrali di Broadway invitate a bordo per intrattenere i passeggeri o studiosi e storici che con le loro letture e conferenze potevano soddisfare le curiosità dei croceristi più acculturati..

La Linea C

Proprio grazie alla “Franca C.”, gestita brillantemente dai suoi più prestigiosi comandanti a cominciare da Piero Buatier de Mongeot che ci ha lasciato un ampio e avvincente resoconto di ciò nel suo magistrale volume “L’ultimo dei Transatlantici”, la “Linea C.” divenne in breve popolarissima non solo nelle brevi crociere di 3, 4 o 5 giorni verso Nassau e Freeport nelle Bahamas ma anche in quelle più lunghe di 8 o 14 giorni alla volta delle Antille Occidentali e dei porti del Messico e del Venezuela. Affiancata poi dalla “Anna C.” e da altre successive consorelle, navigherà praticamente senza sosta in queste acque americane fino al 1970 quando, definitivamente sostituita dalle varie “Carla Costa”, “Flavia” e “Federico C.”, verrà riassegnata a nuovi itinerari europei che in quell’estate la porteranno da Genova fino alle Capitali Nordiche e ai Fiordi Norvegesi. Dopodiché, sempre ottemperando a quanto provveduto periodicamente per le proprie unità, nonostante avesse raggiunto la ragguardevole età di 56 anni a cui poche navi passeggeri arrivano, venne sottoposta ad una nuova sostituzione dell’apparato motore effettuata dal settembre del 1970 al febbraio del ’71 presso i “Cantieri del Tirreno” di Genova: operazione complessa che richiese la temporanea rimozione di alcune parti dello scafo poi ovviamente ripristinate, onde consentire la sostituzione dei precedenti propulsori con nuovi diesel “FIAT” 18 cilindri a quattro tempi della potenza di 8100 HP che ridurranno il consumo di carburante aumentandone nel contempo di due nodi la velocità. Le sistemazioni interne vennero in parte modificate per renderle più consone alle nuove esigenze del mercato, anche se il “layout” complessivo della nave rimase pressoché inalterato rispetto alla precedente distribuzione degli spazi.

Dalla stagione successiva la “Franca C.” verrà impiegata in tandem con la consorella “Andrea C.” in un articolato programma da Venezia verso le località più suggestive

e ricche di storia del Mediterraneo Orientale attraverso una gamma di itinerari ben congegnati che prevedevano crociere di 8 oppure di 14 giorni, con una sola uscita dal Mediterraneo nel 1974 quando nell’inverno di quell’anno la ritroveremo in acque venezuelane impegnata in una serie di mini-crociere di 4 o 5 giorni da La Guaira alle isole di Aruba, Bonaire, Curaçao e Margarita. Anche se ovviamente l’ultima sostituzione dell’apparato motore ne prolungò le possibilità d’impiego, ad un certo momento nei nuovi piani di sviluppo della “Linea C.”, prossima a divenire a tutti gli effetti “Costa Crociere”, non vi era più posto per la veterana “Franca C.” che alla fine della stagione mediterranea 1977 venne posta in disarmo a Genova e messa in vendita subito dopo.

Una biblioteca galleggiante, buoni libri e congressi

Benché avesse passato abbondantemente i sessant’anni, nemmeno stavolta il suo destino sarà il cantiere di demolizione perchè susciterà l’interesse di una organizzazione cristiana internazionale, la “Operation Mobilisation”, poco conosciuta in Italia ma attiva fin dal 1957 e presente in ben 40 Paesi sparsi nel mondo. Questa istituzione no-profit di origine tedesca che perseguiva da anni l’ambizioso programma denominato “Güte Bücher für Alle” e cioè “Buoni Libri per Tutti”, aveva già a disposizione una unità più piccola della “Franca C.”, un ex-battello delle linee locali norvegesi (“Umanak” del 1949) ribattezzato “Volos”: col nuovo acquisto si voleva ampliare e diversificare l’utilizzo di questa prima nave affiancandola con una più grande da adibire a biblioteca galleggiante e centro congressi itinerante nonché

a nave-ricovero da utilizzarsi ovunque fosse stato necessario in caso di calamità naturali o guerre o altro.

La “Franca C.”, sia per dimensioni che per le buone condizioni generali in cui si trovava, faceva proprio al caso loro e quindi nel novembre del 1977 passò di mano registrata presso la “O.M. Ships-Mossebach” sotto bandiera maltese col nuovo nome di “Doulos” che in greco significa “servitore”, chiaro riferimento al suo futuro impiego. Da Genova venne trasferita a Bremen dove fu sottoposta ai necessari lavori di adattamento che consistettero essenzialmente nella trasformazione del grande ristorante di bordo in una più pratica caffetteria self-service, nella ristrutturazione del ponte lido dove al posto della piscina, degli ombrelloni e delle sedie a sdraio venne ricavata un’ampia biblioteca all’aperto opportunamente riparata dal sole o delle intemperie da un grande tendone che ricopriva tutto il ponte stesso sia in lunghezza che in larghezza ed alla trasformazione del soggiorno-bar in una grande sala per conferenze e assemblee. Per il resto vennero rinnovate le cucine e alcuni impianti di bordo mentre le cabine, destinate ad ospitare un equipaggio di soli volontari ammontante a circa 350 persone che si sarebbero avvicendate per imbarchi della durata compresa fra uno e sei mesi, rimasero pressoché quelle della “Franca C.” anche se, sfruttandone al massimo gli spazi interni, ove possibile vennero aggiunti posti letto che portarono la capacità totale a più di 800 persone prevedendo di alloggiare, oltre all’equipaggio ed al personale medico e paramedico presente a bordo, eventuali altri ospiti previsti fra profughi, malati o persone necessitanti di assistenza che la nave avrebbe incontrato e ove possibile ricoverato a bordo nei vari scali dei suoi itinerari annuali: a tale scopo venne anche allestito un piccolo presidio medico ampliando la precedente infermeria di

bordo dotandola di una sala operatoria attrezzata per interventi di emergenza o di prima necessità.

In questa nuova guisa la “Doulos” ex “Franca C.” partirà nel maggio 1978 dalla Germania per la sua nuova attività che, nel corso degli anni, la porterà a visitare tantissimi porti sparsi sui Sette Mari di tutti i Continenti. Le sue missioni saranno sempre coronate dal successo e avranno largo seguito anche se, dovendo spesso operare in aree geografiche non solo economicamente ma anche politicamente instabili, non mancheranno i momenti critici che culmineranno l’11 agosto del 1991 in un sanguinoso attentato portato a compimento dall’organizzazione terroristica Abu Saiyaf che provocò sei vittime, due membri del suo equipaggio e quattro persone del posto, mentre si trovava ormeggiata nel porto di Zamboanga nelle Filippine.

Anche sotto le nuove insegne sarà periodicamente rinnovata: nel 1993 a Capetown vedrà sostituito il vecchio impianto elettrico unitamente ad una parte dei precedenti alternatori diesel. Seguirà un successivo intervento a La Spezia a metà degli Anni Novanta che le permetterà di navigare senza problemi ancora per anni: nel 2004 attraccherà appena rinnovata nuovamente e per l’ultima volta a Genova, ormeggiata nel Porto Antico davanti ai Magazzini del Cotone nell’imminenza dell’inizio di una nuova missione umanitaria.

Aperta al pubblico, attirerà folle di visitatori interessati

ai suoi nuovi compiti sul mare ma forse anche intrigati dal suo passato nei ranghi della flotta passeggeri italiana: fra di loro anche tanti marittimi che vi avevano prestato servizio e lo scrivente, che fece omaggio al management del momento di una serie di opuscoli pubblicitari risalenti a quando la nave era ancora la “Franca C.” e solcava le acque del Mediterraneo e delle Antille. Il mio modesto dono venne molto apprezzato e quei dèplianti furono subito affissi in bella

mostra all'interno di una bacheca appesa alla parete di quello che era stato il vecchio "Purser's Bureau" di bordo, con tanti ringraziamenti da parte di chi li riceveva ma ancora più grande soddisfazione per me sapendo che sarebbero stati conservati con cura. Mi chiedo che fine avrà fatto quella bacheca e non credo che faccia parte dell'arredo attuale della nave!

Ma questa è tutta un'altra storia: tornando alla "Doulos", dopo la partenza da Genova sarebbe stata impiegata in una lunga e impegnativa crociera di studio verso l'Africa Australe e le coste del Sud-America fino alla Terra Del Fuoco: da lì, con un nuovo impianto di condizionamento opportunamente potenziato dopo le ultime ristrutturazioni, ulteriori missioni alla volta dell'Oceano Indiano, dell'East Africa, del Sud-Est Asiatico e dell'India. Nel complesso, in trent'anni di attività in quest'ultima veste la ex "Franca C." percorrerà più di 350.000 miglia, accoglierà a bordo quasi 22.000 visitatori che acquisteranno circa un milione e mezzo di libri, toccherà quasi 300 porti diversi in più di 100 Paesi effettuando ben 600 toccate nei vari scali in cui attraccherà.

Trattandosi di un'associazione volontaria basata esclusivamente su libere donazioni, in vista di nuove imminenti regole "SOLAS" per la sicurezza in mare che avrebbero reso necessario un importante investimento di più di 10 milioni di sterline onde adeguarla e renderla navigabile per gli anni successivi, nell'impossibilità di trovare i fondi necessari la "Operation Mobilisation", o più brevemente "O.M.", si trovò nella decisione obbligata di disarmare la nave a Singapore nel 2009 in attesa di prendere decisioni sul suo futuro.

Alla bella età di 95 anni non le mancavano gli spasimanti
Alla bella età di 95 anni non mancavano comunque gli interessati alla "vecchia Signora dei Mari": da chi voleva

farne un casinò galleggiante, a chi intendeva trasformarla in albergo fino ad un ulteriore progetto che l'avrebbe adibita a chiesa e centro congressi religiosi aperta a tutte le credenze del pianeta. La proposta più concreta arriverà però dall'uomo d'affari di Singapore Eric Saw che con un'offerta economica allettante convincerà i vertici della "O.M." a cedergli la proprietà della "Doulos" sottraendola così alle mani dei demolitori indiani di Alang, il più grande cimitero di navi al mondo, che si erano fatti puntualmente avanti.

Una volta assicuratasene la proprietà attraverso la sua "BizNaz Resources International Pte Ltd.", Mr. Saw iniziò a pensare a come utilizzare la nave. In un primo tempo si ipotizzò di ormeggiarla a Singapore e adibirla a ristorante galleggiante, ma poi venne individuato un approdo più appropriato presso l'isola indonesiana di Bintan, a circa 40 miglia a sud di Singapore e facilmente raggiungibile tramite una breve traversata di un'ora grazie ai frequenti "fast ferries" che ogni giorno fanno la spola fra il grande emporio asiatico e quest'isola, diventata nel corso degli anni una delle méte preferite del turismo internazionale di élite.

Sopra un pontone, The Ship Hotel

Col nome leggermente alterato di "Doulos Phos" (in greco: "luce") e con una complessa operazione che ha richiesto ben sette settimane e l'impiego di ingenti mezzi fra cui un potente pontone idraulico e altri marchingegni, nell'ottobre del 2015 la nave è stata letteralmente tirata in secco e sistemata su di una specie di penisola artificiale nell'ambito di un nuovo complesso turistico affacciato su di un mare dai colori tropicali e di cui è senz'altro l'attrazione principale. Purtroppo gli interni sono stati modificati per consentire la realizzazione di 104 suites di lusso al posto delle precedenti cabine e di due saloni polivalenti per cerimonie, meeting e conferenze al posto delle vecchie sale sociali. Fortunatamente la sala macchine è

stata conservata: ripulita a dovere ospita oggi un museo permanente della scienza e della tecnica navale dove i motori FIAT della “Franca C.” rendono ancora testimonianza all’ingegno e all’operosità delle nostre maestranze tecniche di un tempo. Attorno alla “Doulos Phos” sono stati approntati un grande ristorante adiacente alla poppa della nave, un centro benessere, un resort con piscine varie aperto sul mare nonché tutta una serie di impianti sportivi che completano oggi quello che è l’attuale “The Ship Hotel” come viene definito il complesso la cui realizzazione ha richiesto un investimento totale di più di 18 milioni di dollari USA. Fortunatamente l’iniziativa ha avuto successo e dal 2018 la “Doulos Phos” ha ripreso ad accogliere i suoi visitatori-passeggeri come ha fatto per tanti anni nelle sue precedenti vite.

Probabilmente i “puristi” del settore obietteranno che in questo ruolo statico se ne è snaturato l’impiego originario: visto che comunque la struttura esterna della nave è rimasta pressoché inalterata, è indubbio come essa resti oggi una delle poche testimonianze tangibili dell’epoca d’oro del trasporto marittimo di linea ed un contributo ancora presente e prezioso di cui possono usufruire i suoi attuali ospiti, quando percorrono i suoi ponti che hanno visto passare prima di loro tanti marinai sia civili che militari durante i suoi anni americani, poi le migliaia di passeggeri e crocieristi imbarcati ai tempi del suo servizio per la “Costa Armatori” e infine gli addetti e gli ospiti della “Operation Mobilisation”, suo ultimo gestore sui mari. Oltre ad essa, e ricordando sempre come l’Italia non sia riuscita a conservarne nemmeno una delle tante del suo passato marittimo, poche sono le unità presenti al mondo in questo ruolo, dalla “Queen Mary” britannica oggi a Long Beach in California, alla “Rotterdam” olandese conservata all’ormeggio nel suo omonimo porto originale d’armamento, alla “United States” americana ancora in attesa

di un possibile reimpiego e attualmente disarmata in uno stato di penoso degrado a Philadelphia dopo varie peregrinazioni. Con queste, pochissime altre: nessuna di loro ha però finora raggiunto e superato il secolo di esistenza. Lunga vita quindi anche in questo suo attuale ruolo statico alla “Doulos Phos”, che per tutti noi è ancora la “Franca C.”, una delle prime “navi delle vacanze” che ricorderemo impavesata a festa in procinto di salpare in allegria per qualche méta felice. Accompagnata dall’armonioso suono delle sue sirene, dalla musica dell’orchestra di bordo, dal turbinò multicolore delle stelle filanti lanciate verso la banchina e dal piacevole ricordo di tutti quelli che l’hanno conosciuta e amata.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 23 luglio 2021

ingegnere aeronautico vice-gran cancellieri Associazione “A Compagna”-Genova storico aero-navale

PROPELLER NEWS Port of Genoa

Serata con Guido Barbazza

QUALE FUTURO PER LE NAVI E QUALE PROPULSIONE?

Lo scorso 20 luglio, dopo un anno e mezzo di pausa forzata a causa della pandemia dovuta al Covid-19, l’International Propeller Club di Genova si è finalmente riunito in presenza, presso la suggestiva cornice della Marina di Sestri Ponente. La serata, molto attesa, magistralmente coordinata dal Presidente del Club, la Prof.ssa Giorgia Boi, ha visto la

partecipazione, oltre a una cinquantina di soci, del Contrammiraglio Sergio Liardo, da poco nominato al Comando della Direzione Marittima del Porto di Genova. Il tema della serata dal titolo “Navi tra scienza e fantascienza” ha visto come protagonista assoluto l’Ing. Guido Barbazza, Project Director, Marine Power Solutions di Wärtsilä, che dall’alto della sua esperienza ha rappresentato lo “stato dell’arte” in cui si trova in questo momento il mondo dell’ingegneria navale.

Non solo nave autonoma, perché per i progettisti e studi tecnici questo è un altro momento epocale nella storia della marineria. Infatti, dopo i passaggi dalla vela, ai piroscafi, per arrivare al motore endotermico diesel, che seppur ancora utilizzato in maggioranza, non sembra capace di traguardare la pressante richiesta di ecosostenibilità. Si sono, quindi affacciate già da diverso tempo, altre tipologie di propulsione che devono cercare di coniugare il sempre maggiore ricorso alla digitalizzazione e alla decarbonizzazione dello shipping. Infatti, le norme stabilite dall’IMO 2020 impongono una riduzione delle emissioni di Co2 del 50% entro il 2030 e del 70% entro il 2050, e pertanto è necessario capire per le imprese armatoriali con quale combustibile è maggiormente possibile raggiungere l’obiettivo, ottimizzandolo in termini economici.

Si passa dal GNL, già utilizzato da diversi operatori su differenti tipologie di navi, al metanolo, all’ammoniaca, all’idrogeno, per arrivare al biogas ricavato catturando i gas derivati dalla combustione dei rifiuti e perché no a una nave “full electric”, sfruttando la sempre maggiore capacità di durata fornita dalle batterie di ultima generazione.

Ed è questa, per l’Ing. Barbazza, la grossa novità rispetto al passato. Non ci sarà un solo modello valido per tutti e che dominerà incontrastato come è stato per il diesel, ma lo

scenario vedrà con molta probabilità, diverse tipologie di propulsione in relazione all'impiego commerciale delle navi (per esempio è possibile che un servizio di cabotaggio possa rivolgersi all'elettrico), anche se il motore a conduzione endotermica esisterà sempre. E poi, sarà determinante il c.d. "valore umano", perché mai come in questa epoca capacità e conoscenze dovranno essere elevate al centro sistema.
Lorenzo Carovino

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

Dear DL News,
find below the latest Press Release by the European Maritime Safety Agency (EMSA).
EMSA News
Lisbon, Friday, 23 July 2021
Practical guide for European cooperation on coast guard activities adopted by the European Commission
The European Commission has adopted a 'Practical Handbook' for European cooperation on coast guard activities to facilitate the cooperation of EU civilian and military authorities in their efforts to increase safety and security at sea.
EMSA Rpas kuva

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

Virus e segnali eversivi, troppe parole inondano la nostra vita

LESSICO (ancora?)

Nella nostra vita quotidiana le parole hanno un sensibile significato, normativo, legislativo, finanziario, storico, Tobia Costagliola, attento cultore della storia e della tecnica finanziaria e manageriale aggiunge ancora, prima della pausa agostana, alcune sue note per completare lo studio analisi composto da tre puntate (DL)

Sono almeno due anni che questa parola compare nei titoli delle DLNotizie per individuare il significato di alcune parole, note e meno note , che hanno, ancor oggi, un grande risalto nella nostra vita quotidiana. Ebbene, oggi voglio segnalarvi ancora una parola molto semplice e bella, eroica, poetica, portatrice, nei secoli, di vita, di morte e di speranza : LIBERTA'.

Ma, oggi, questa parola la lascio lì, dov'è e come è , senza nessuna spiegazione, traduzione, etimologia e interpretazione. Il significato di questa parola è affidato, oggi, alla libera interpretazione individuale, politica, ideologica , sociale e quant'altro.

Questa premessa per affermare che, anche in tempo di pandemia, le forze di governo, le istituzioni, le forze politiche e sociali, sono state sempre animate , nelle loro decisioni, dal sacro sentimento di tutela delle libertà individuali. E, forti di questo sentimento, nonostante la serrata campagna vaccinale promossa a tutti i livelli, si sono ben guardati dal rendere obbligatoria la vaccinazione, ottenendo, nel contempo, risultati inaspettati e soddisfacenti che, a breve daranno un ottimo risultato di immunizzazione , salvo imprevisti.

Ma, di fronte all'incalzare delle varianti ed alla necessità di non bloccare ancora e condizionare le nostre vite e la nostra economia, è stato inventato il “green pass” strumento necessario ed indispensabile per svolgere ogni nostra attività lavorativa, pubblica, sociale, ludica. Dagli ambigui discorsi di

questi giorni , il “green pass” viene indicato come un toccasana, come un magico talismano che ti consente di andare dovunque, fare ciò che vuoi , purché nell’osservanza delle vigenti norme di distanziamento. In sostanza si tratta di uno strumento per tutelare la nostra incolumità e quella degli altri. Ma, allora, il green pass è uno strumento antivirus ? Eppure, qualche giornale ha fatto timidamente trapelare, che “qualche persona con relativi familiari” sono stati in circolazione col green pass e con “tamponi positivi”. Come si concilia tutto ciò con le finalità dichiarate della card?

E’ molto semplice: fra un po’, a cominciare dalle persone meno perspicaci e più sprovviste, si comincerà a realizzare che, in definitiva, il green pass equivale ad una non dichiarata obbligatorietà della vaccinazione.

E, allora, perché tutta questa manfrina ? Forse per recuperare i voti dei “no vax”? Qualcuno si è già sbilanciato dalle nostre stupide TV enfatizzando che il “green pass” è il trionfo della libertà che, in questo modo, è stata tutelata.

A questo punto, chi vuole, può spiegarci ora cosa significa la parola libertà. Speranza, ieri ha detto testualmente : “Sottoporsi alla vaccinazione è la massima espressione di libertà”. Ma nessuno ha il coraggio di dire, ancora, che “ la vaccinazione è obbligatoria”.

A proposito di Libertà: tutti presi, giustamente, dal corona virus e dalle varianti, stampa compresa, stiamo sottovalutando pericolosi (e non proprio latenti) segnali eversivi che dovrebbero preoccuparci come il virus.

Tobia Costagliola

Ravenna, 27 luglio 2021

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

Il Consiglio Generale di Confitarma nomina i vice presidenti e i presidenti dei gruppi tecnici membri del consiglio direttivo

Il 22 luglio, si è riunito, in video conferenza, il Consiglio Generale di Confitarma, presieduto da Mario Mattioli, che, conformemente alla riforma dello Statuto approvata dall'Assemblea del 7 luglio, su proposta del Presidente, ha proceduto alle votazioni per la nomina dei Vice presidenti e dei Presidenti dei Gruppi Tecnici.

La votazione si è conclusa con voto unanime e il Consiglio Direttivo di Confitarma risulta pertanto così composto:

Mario Mattioli Presidente

Emanuele Grimaldi Ultimo Past President

Mariella Amoretti Vice Presidente, con delega in materia di “Organizzazione interna e Bilancio”

Cesare d'Amico Vice Presidente, con delega in materia di security

Beniamino Maltese Vice Presidente, con delega in materia di “Marketing associativo e Comunicazione” e

Presidente Gruppo tecnico Finanza e Diritto d'Impresa

Lorenzo Maticena Vice Presidente e Presidente Gruppo tecnico Trasporti e logistica corto raggio e autostrade del mare

Salvatore d'Amico Presidente Gruppo Giovani Armatori e presidente Gruppo tecnico Education e capitale umano

Federica Barbaro Presidente Gruppo tecnico Trasporti e logistica internazionali, regolamentazioni e organismi internazionali e sicurezza

Carlo Cameli Presidente Gruppo tecnico Porti e infrastrutture

Giacomo Gavarone Presidente Gruppo tecnico Risorse umane e relazioni industriali

Guido Grimaldi Presidente Gruppo tecnico Transizione ecologica, tecnica navale, regolamentazione, ricerca e sviluppo

Insieme al Consiglio Direttivo, i Past President (**Paolo Clerici, Nicola Coccia, Paolo d'Amico, Giovanni**

Montanari) e gli altri Consiglieri (**Claudio Baccichetti, Luca Bertani, Gabriele Brullo, Paolo Cagnoni,**

Francesco D'Alesio, Angelo D'Amato, Gianni Andrea de Domenico, Andrea Garolla di Bard, Alessandra

Grimaldi, Domenico Ievoli, Fabio Montanari, Gianluca

Morace, Corrado Neri, Valeria Novella, Alessandro

Russo, Fabrizio Vettosi, Barbara Visentini, Luca Vitiello),

compongono il Consiglio Generale della

Confederazione Italiana Armatori.

Roma, 22 luglio 2021

Contatti: Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 - e-mail:

noli.mazza@confitarma.i

o*o*ooo*oo*o*o**o*o

Formazione dei marittimi: accordo quadro fra CMA e Università di Genova

Nascono nuovi corsi per gli equipaggi delle navi a Gnl e gli studenti: coinvolta anche Ecospray per la formazione sugli scrubber

Genova, 22 luglio 2021 – Prende sempre più forma il polo regionale di formazione in ambito marittimo. Un nuovo accordo quadro siglato fra il centro di formazione C.M.A. Sistemi antincendio srl – divisione Maritime training di Genova e l'Università connota sempre più la città come un punto di riferimento per i professionisti del mare, con un forte attenzione agli aspetti ambientali e tecnologici.

L'intesa ha preso spunto dai nuovi corsi IGF code per i marittimi che lavorano o lavoreranno sulle navi di ultima generazione con propulsione a GNL (gas naturale liquefatto), che C.M.A. si appresta ad avviare.

Queste navi “green” sono già utilizzate dalle maggiori compagnie crocieristiche grazie al loro ridotto impatto ambientale, ma richiedono competenze ben precise ai marittimi che operano a bordo. Da qui l'esigenza di approntare programmi formativi realizzati praticamente ad hoc, che comprendano anche parti esperienziali.

Le navi attualmente in servizio alimentate a GNL sono circa 200 ma il loro numero è destinato presto a salire, essendocene altre già 300 ordinate ai cantieri. Nei prossimi anni entreranno

quindi in servizio altre portacontainer, petroliere, bulk carrier, traghetti a GNL, estendendo a tutti i settori dello shipping la necessità di formazione specifica.

A seguire questi nuovi corsi saranno sia marittimi già in servizio che gli studenti del corso di laurea classe L28 “Maritime Science and Technologies”, attivato dall’Università di Genova e destinato a preparare i prossimi comandanti e direttori di macchina.

Proprio l’Università di Genova avrà un ruolo essenziale nel nuovo progetto formativo ideato da C.M.A.: sono coinvolti due dipartimenti (DITEN-Dipartimento di Tecnica navale e DCCI - Dipartimento di Chimica e Chimica industriale) che rendono disponibili alcuni laboratori e otto docenti abilitati all’insegnamento secondo gli standard IMO-International Maritime Organization.

Il DITEN fornirà agli allievi dei nuovi corsi IGF code il proprio ampio know how di costruzioni e impianti navali per la parte teorica in aula e il laboratorio di simulazione sugli impianti navali.

Il DCCI invece metterà a disposizione il know how teorico sugli elementi e un laboratorio, attrezzato con apparecchiature in grado di trattare i gas a bassa temperatura (-100°C) in condizioni simili a quelle reali: il GNL oggi utilizzato nello shipping viene infatti tenuto a -162° C.

A completare un progetto formativo di vera eccellenza c’è anche una collaborazione già avviata anche con il mondo dell’impresa, a “saldare” idealmente formatori, università e industria.

C.M.A. infatti ha stretto anche una partnership con Ecospray Technologies, azienda italiana del gruppo Carnival che si occupa di progettazione e realizzazione di sistemi dedicati al trattamento e/o raffreddamento di aria e gas nelle applicazioni industriali.

Presso il centro C.M.A. di Prà, in un'area appositamente attrezzata, sarà quindi possibile fare formazione anche sui sistemi di depurazione di gas di scarico dei motori diesel marini, i cosiddetti “scrubber” oggi ampiamente in uso sulle navi.

La partenza dei nuovi corsi IGF code di C.M.A., che sono obbligatori per decreto, è prevista dopo l'estate: l'offerta prevede sia corsi base, di 3 giorni, che avanzati, di 5 giorni. C.M.A. Sistemi antincendio srl – divisione Maritime training Ufficio stampa

**Riccardo MASNATA r.masnata@gmail.com
cell 328 6654792**

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

Notizie dal Gruppo ISTITUTO ITALIANO SALDATURA

**FORMAZIONE ISPEZIONE E CONTROLLI
INGEGNERIA CERTIFICAZIONE
LABORATORIO MANIFESTAZIONI TECNICHE**

DAL WEB | IDROGENO: LA PAROLA AL MONDO DELLA NORMAZIONE TECNICA

La normazione tecnica è uno strumento che può contribuire a far decollare la filiera dell'idrogeno. Se ne è parlato lunedì 12 luglio in occasione di un incontro organizzato da In Fieri e

Mirumir in vista della manifestazione HESE – HYDROGEN ENERGY SUMMIT&EXPO che si svolgerà a Bologna dal 6 all'8 ottobre prossimo in affiancamento ad altre manifestazioni con focus sul tema degli impatti della nuova mobilità e degli impieghi dei nuovi carburanti in varie applicazioni.

Ma come si sta muovendo la normazione tecnica nell'ambito dello sviluppo di un'economia ad idrogeno?

Approfondimenti >>

www.iis.it

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

Licenziati improvvisamente e senza alcuna spiegazione dalla Carnival Cruise Line,

Carnival licenzia ma si è dimenticata quando comandanti e direttori di macchina italiani negli anni '60 avevano movimentato le vecchie carrette facendo viaggi e affari rilanciando Carnival.

Licenziati improvvisamente e senza alcuna spiegazione dalla Carnival Cruise Line, il marchio principale del più grande operatore al mondo nel settore delle navi da crociera. È accaduto a 7mila marittimi che si sono trovati improvvisamente senza lavoro e senza alcun ammortizzatore sociale. La società, infatti, è sottoposta alla legge di bandiera di Panama e Bahamas che non prevede nessuno di questi istituti.

La vicenda ha riguardato 18 ufficiali italiani di macchina e coperta che hanno deciso di fare fronte comune. È nato quindi il gruppo “CCL 18 ufficiali licenziati” che si è rivolto all’avvocato Licia D’Amico dello studio legale Galasso di Roma. A raccontare il suo personale calvario professionale è un comandante che per 30 anni è stato un dipendente della Carnival Cruise Line. Dopo un lungo servizio per il colosso statunitense è arrivato il licenziamento: “Stavo salendo le scale dell’abitazione della mia compagna e avevo ancora il trolley in mano quando improvvisamente ho ricevuto una mail firmata da Nelson Scott, Vice President e Shipboard Human Resources, e una chiamata della durata di poco più di un minuto dall’azienda - racconta l’ufficiale - Poche parole, rapide e sfuggenti, per comunicarmi che ero stato licenziato”. Eppure, il comandante aveva ricevuto tutte le assicurazioni del caso sulla continuità del rapporto di lavoro con Carnival da Daniele Maffei, Senior Manager Crew Manning, nel corso di diverse conference call: “Appena qualche giorno prima ci era stato assicurato che, nonostante il Covid, la compagnia godeva di buona salute e che non c’era da temere per il rinnovo contrattuale”.

(Da Il Giornale di Sicilia del 16/07/21)

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

Grazie Flavio, attento ai pesci spada

Decio grazie mille per l'invio del N° 15 DL Notizie 2021, che ho letto con interesse specialmente per:

L'articolo sulle reali cause dei nubifragi del nord e che parzialmente condivido nel senso che non c'è una certa e comprovata relazione ai cambiamenti climatici, ma nemmeno una esclusione degli stessi.

La classifica degli INVALSI e che posso sperimentare personalmente grazie alla frequenza di mio figlio al 4° anno di Nautico (Sez. Macchinisti).

Bellissima ed interessantissima la storia della DARSENA
Come ho trovato utile l'elencazione degli spettacoli al Porto antico.

Chiudo allegandoti 3 foto di incontri marini fuori dal porto di Voltri-Pra fatti ieri martedì 20 Luglio on un branco di delfini ed un pesce spada che saltava fuori dall'acqua.

Graze ancora

Flavio SCOPINICH



Ma sembra la copertina di un libro giallo di Guido Barbazza.

DIBATTITO SUI SISTEMI DI PROPULSIONE

L'obiettivo è l'azzeramento delle emissioni entro il 2050

MSC, Fincantieri e Snam insieme per la prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno

- **Le tre aziende realizzeranno inizialmente uno studio di fattibilità finalizzato a esaminare i requisiti per costruire la nave e le relative infrastrutture di stoccaggio**
- **L'obiettivo è promuovere l'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto marittimo per raggiungere la decarbonizzazione e attrarre investimenti pubblici e privati necessari a renderlo disponibile su larga scala**

• L’iniziativa è parte del percorso di MSC verso l’azzeramento delle emissioni di anidride carbonica entro il 2050
Ginevra, Trieste e San Donato Milanese – 26 luglio 2021 – La Divisione Crociere del Gruppo MSC, Fincantieri e Snam hanno annunciato oggi la firma di un Memorandum of Understanding (MoU) per valutare congiuntamente la progettazione e la realizzazione della prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno.

La società proprietaria del terzo brand crocieristico più grande al mondo, che fa parte del gruppo leader globale nello shipping e nella logistica MSC, uno dei più grandi gruppi cantieristici mondiali e uno dei principali operatori internazionali di infrastrutture energetiche hanno unito le proprie forze per realizzare inizialmente uno studio di fattibilità sulla progettazione e costruzione della prima grande nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno, che consentirebbe operazioni a emissioni zero in alcune aree, nonché sullo sviluppo della relativa infrastruttura di bunkeraggio dell’idrogeno.

Come si produce

L’idrogeno può essere prodotto senza combustibili fossili, utilizzando energia rinnovabile per dividere l’acqua in un processo chiamato elettrolisi, quindi senza emissioni per tutto il suo ciclo di vita. Può essere utilizzato per generare energia elettrica attraverso le celle a combustibile, emettendo solo vapore acqueo e calore. Questo tipo di idrogeno “verde”, sia nella sua forma pura che come combustibile derivato dall’idrogeno, ha un grande potenziale per contribuire alla decarbonizzazione del settore marittimo, compresa la crocieristica.

Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: “Ogni occasione per sviluppare nuove soluzioni e

tecnologie è per noi fonte di crescita. Questo ci permette di proporre ai nostri clienti il meglio dell'innovazione per contribuire a ridurre al minimo l'impatto ambientale”.

Marco Alverà, Amministratore delegato di Snam, ha dichiarato: “Il trasporto marittimo oggi rappresenta circa il 3% delle emissioni di CO2 a livello globale. L'utilizzo dell'idrogeno può contribuire al raggiungimento dell'obiettivo delle zero emissioni nette in questo settore così come in tutti quelli hard-to-abate. Snam è fortemente impegnata a favorire la mobilità sostenibile su strada, su rotaia e via mare attraverso azioni concrete che promuovano l'utilizzo di gas rinnovabili come l'idrogeno e il Bio-GNL. Questo accordo è parte di una più ampia strategia finalizzata a fare leva sull'esperienza, sulle competenze e sulle tecnologie di Snam nei gas rinnovabili e nell'efficienza energetica, con l'obiettivo di contribuire alla piena decarbonizzazione della filiera dello shipping, inclusi porti e logistica, che sarà sempre più importante nelle nostre economie”.

Nei prossimi 12 mesi, le tre aziende studieranno i fattori chiave relativi allo sviluppo delle grandi navi da crociera alimentate a idrogeno. Questi includono l'organizzazione degli spazi a bordo per ospitare le nuove tecnologie H2 e le celle a combustibile, la definizione dei parametri tecnici dei sistemi di bordo, il calcolo dei potenziali risparmi sulle emissioni di gas serra e un'analisi tecnica ed economica della fornitura di idrogeno e delle relative infrastrutture.

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

**SONO CURIOSO DI SAPERE DI PIU'
Lettera di Giorgio Marega**

E' di oggi, 26/07/2021, l'annuncio di Fincantieri e di MSC della costruzione della prima nave con propulsione a idrogeno dove SNAM ci mette la tecnologia. Sono curioso di sapere di più perchè onestamente la produzione di idrogeno, per quanto ne sappia io comporta un dispendio 4 volte l'energia ricavabile. Come dire non inquinare a casa mia, dò da inquinare agli altri 4 volte di più. nè vedo come sia producibile se non distillando da idrocarburi "buttando il carbonio, cioè la parte nobile che dà tanta energia con piccoli volumi" per la parte "meno nobile cioè l'idrogeno con modesta energia e grandi volumi".

Potrebbe essere ricavato come prodotto di scarto dalla industria petrolchimica delle plastiche, risolvendo i problemi di trasporto e di stoccaggio economicamente e industrialmente validi.

Potrebbe essere un additivo in percentuale dei combustibili liquidi per renderli più facilmente innescabili per usare negli attuali motori diesel nafta più pesanti dell'HFO attuale.

Baenvenuto chi ne sa di più e colmerà le lacune del Sapere che fanno vedere con MOLTA cautela questa tecnologia.

Ing. Giorgio Marega

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

Sticchi Damiani, Presidente ACI, sfata il mito dei mezzi elettrici come assolutamente verdi

Ecco alcuni passi: “ La vettura verde quando viaggia è più inquinante, e più pesante a causa delle batterie e quindi solleva più polveri sottili in particolare quando non piove da una decina di giorni. Le auto elettriche sono poche e costano molto,

**e non si possono imporre alla maggioranza degli italiani che non hanno i soldi per comprare un'auto verde. C'è poi il problema delle centraline di ricarica, l'autonomia è scarsa se poi uno accende l'aria condizionata e il gps, se Roma e Milano circolassero solo auto verdi non ci sarebbe più energia per illuminare le città. L'esagerata spinta ambientalista è un killer per l'economia e brucierà milioni di posti di lavoro, senza passaggi graduali e studiati, Un'auto di seconda generazione euro 6 inquina poco più di una vettura elettrica e garantisce posti di lavoro, mentre la crociata contro i motori a scoppio non porterebbe significativi benefici all'ambiente. La rivoluzione elettrica che la Commissione UE vuole imporre come obbligo dal 2035 vietando la vendita di macchine a benzina, diesel, gpl, metano, e persino ibridi. “
(Intervista pubblicata su Libero il 21 luglio)**

BRUTTE NOTE DI CRONACA A GENOVA

Lettera di Romano Cramer in occasione ricorrenza G8/2001

NO FOIBE NO PARTY,

Carissimo Decio, sicuramente sarai al corrente di questoennesimo vile gesto, avvenuto a Genova, per ricordare la travagliata manifestazione del G8 nel 2001. Auspichiamo e gradiremmo, che lo pubblicassi, con un tuo adeguato commento, nel tuo notiziario. Grazie.

Un cordiale saluto. Romano

**Sdegno e dolore per lo striscione "No foibe, no party" data e,
20 Jul 2021 15:15:04**

Mittente :Romano Cramer <istrianoesule@gmail.com>

A: Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia
<info@anvgd.it>, Marocchi Maria Antonietta
<mariant.marocchi@libero.it>, spadafora Paolo
<bogusia77@hotmail.it>

Il 20/07/2021 11:58, Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia ha scritto da Trieste, 20 luglio 2021

Sdegno e dolore per lo striscione "No foibe, no party" apparso questo striscione nel corteo commemorativo del G8 del luglio 2001.

Invece di commemorare la morte di Carlo Giuliani e i fatti della scuola "Diaz", domenica i presenti hanno preferito prendersela, ancora una volta, con le vittime delle foibe, inneggiando ai carnefici e torturatori titini con lo striscione, appunto, «No foibe no party».

Uno slogan che non è passato inosservato e ha, fortunatamente, provocato un'ondata di indignazione, cui si unisce l'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, la più antica e rappresentativa delle associazioni degli esuli istriani, fiumani e dalmati, presente con i suoi comitati e delegazioni anche in Liguria: *«Sdegno e profondo dolore – queste le parole del Presidente nazionale dell'Anvgd, Renzo Codarin – per il gesto di quattro cretini che confermano ancora una volta di non conoscere la storia e che sembrano prenderci gusto a denigrare le sofferenze patite dai loro connazionali del Confine orientale»*.

Ufficio Stampa Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia
Via Milano, 22 – 34122 Trieste
www.anvgd.it – info@anvgd.it

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

CONFITARMA OTTIENE LA PROROGA PER L'IMBARCO DI GUARDIE GIURATE A BORDO DI NAVI ITALIANE IN FUNZIONE ANTIPIRATERIA

Confitarma ha fortemente richiesto e infine ottenuto la proroga al 31 marzo 2022 del regime di deroga che autorizza l'impiego a bordo delle navi italiane di guardie giurate per servizi antipirateria.

La norma - inserita dal Governo all'art.10 del Decreto-Legge 23 luglio 2021, n.105

“Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e per

l'esercizio in sicurezza di attività sociali ed economiche” - si è resa necessaria per

permettere l'impiego delle guardie particolari giurate non ancora in possesso

dell'abilitazione ottenuta a seguito del superamento delle prove d'esame previste dal

DM n.139/2019, la cui organizzazione è stata di fatto resa impossibile dal perdurare

della pandemia. Ciò, a condizione che tali guardie giurate abbiano partecipato per un

periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni

internazionali in incarichi operativi con relativo attestato rilasciato dal Ministero della

difesa.

fine