

Cultura e attualità di terra e di mare

AI LETTORI: Il nostro sito *www.deciolucano.it* non è temporaneamente aggiornato nelle varie voci tematiche, chiediamo di pazientare e di visitarlo ugualmente, c'è molto da leggere.

Ambiente ed energia , una zuppa che ipoteca il futuro

Ambiente ed energia, due mondi, due modi di vivere e di navigare in questa “ valle di... “ come diceva ..., ma ci costringono a fare i conti ogni giorno, talvolta ogni ora. Basti pensare alla notizia sparpagliata da istituzioni, politici e media incoscienti dell'aumento dell'energia elettrica del 40% . Eh, quanto siete bravi nel fare i conti , ma se la massima parte della nostra energia elettrica la importiamo dall'estero, altrochè green economy o risparmio energetico. Importiamo il gas naturale dall'Africa e l'Asia attraverso oleodotti. Ci rimane il nucleare . L'ignoranza e la paura solo a nominarlo fanno novanta e ne approfittano con la complicità di verdi, ambientalisti , politici, (supefacente il sostegno del ministro Cingolani) per fare diventare sempre più potenti e floride le industrie delle energie rinnovabili, il fotovoltaico e l'eolico. : miliardi di euro per portare a valori intorno al 20% tutto il complesso delle emissioni.

Nel settore dello shipping il focus si indirizza per rientrare nei parametri dell'IMO ; apparentemente l'armamento si adegua senza clamore, ma se guardiamo alle costruzioni navali , agli ordini ai cantieri del mondo, nel settore propulsione , quello sottoposto alle indagini e alle verifiche e con norme stringenti e tempistica ridotta, si apre una ridda di proposte e soluzioni.

Mettiamo da parte l'inquinante smartphone , ce ne sono miliardi, e il litio e il palladio che lo compongono impoveriscono le miniere africane.

Intanto , come scrivevamo, la ridda nello shipping è composta da : idrogeno verde, grigio prodotto dall'acqua , una sequela di soluzioni per i trasporti , ferroviari, la movimentazione dei veicoli magari mescolato a metano; la fusione magnetica testata da Eni; l'ammoniaca progetto di una alleanza di due aziende norvegesi: ovviamente il gas metano di cui sono dotate la maggior parte dei traghetti; energia solare; le navi a energia fotovoltaica, le navi a propulsione eolica, progetti avanzati che si dovranno integrare con la rete dei trasporti terrestri e marittimi. Il nostro Tobia Costagliola apre con la prima puntata di un'analisi che vuole fare il punto della realtà in quella che definisce giustamente la transizione ecologica cui siamo avviati credo in una navigazione senza ritorno al porto di partenza. (DL)

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

La transizione ecologica tra utopia e realtà (1^a parte)

RAVENNA .Cominciamo con una semplice notizia, riportata dai media il mese scorso, corredata di foto e video, che riguarda proprio il nostro osservatorio di Ravenna. Una notizia che, a prima vista, sembra riguardare il traffico delle merci in questo porto, ma che, in realtà, si presta a ben più profonde riflessioni su un fenomeno in corso nel nostro paese (e non solo) che , tranne gli addetti ai lavori o le popolazioni già coinvolte, la maggioranza degli italiani sta scoprendo quasi “al rallentatore”. Si tratta dell'Energia Eolica. La mera notizia è: “[...]Quindici pale eoliche lunghe 64 metri sono state sbarcate al porto di Ravenna al terminal Sapir. Le pale fanno parte di un complesso di cinque impianti eolici prodotti da Vestas, giunti dalla Cina a bordo della motonave Janis e destinati a Cairo Montenotte

(Savona). Secondo le previsioni iniziali, le pale avrebbero dovuto essere sbarcate al porto di Savona, ma le verifiche sulla viabilità stradale da Savona a Cairo, su un tragitto parzialmente montuoso, hanno fatto emergere la problematicità del trasporto e indotto lo spedizioniere, Campostano Group di Savona, a cercare un'alternativa.[...].
(cfr. Ravenna Notizie).

Ma cosa c'è di strano o di sorprendente? Si tratta della punta dell'iceberg della "energia alternativa", tanto invocata, con tutte le sue peculiarità, sfociate recentemente nella cosiddetta "Transizione ecologica ed energetica".

L'Energia eolica in Italia e in Europa

In Italia, l'energia eolica, come tutte le altre energie rinnovabili, non è una novità : è da anni in vasta crescita. Tuttavia, lo scorso anno, l'eolico ha rappresentato il 16% di tutta l'elettricità consumata in Europa, con alcune eccezioni positive tra cui la Danimarca con il 48%, la Germania e il Regno Unito con il 27% e la Spagna con il 22%. L'Italia si ferma soltanto al 7%. Per quanto riguarda, invece, la capacità complessiva accumulata dall'Italia, quest'ultima si pone al quinto posto tra i paesi europei. Infatti, da questo versante, il nostro paese può vantare una capacità installata di circa 9 GW, contro i 10 della Francia, i circa 14 del Regno Unito, i 23 della Spagna e i quasi 45 della Germania. Questo paese, dunque, possiede cinque volte la capacità produttiva dell'Italia in fatto di potenza eolica. Si tratta, tutto sommato, di dati particolarmente incoraggianti, se si tiene conto delle enormi difficoltà burocratiche connesse all'installazione degli impianti, alla tipica resistenza delle popolazioni dei territori in cui dovrebbero essere realizzati e alla generale lentezza dei lavori per la costruzione. Una strada, peraltro, che ha spinto il mercato italiano ad imitare quello tedesco e danese, cominciando ad avviare tentativi di produzione off-shore, soprattutto nel mare Adriatico (fonte :Sorgenita.it).

L'energia eolica in Italia si sta sviluppando attraverso la creazione di "parchi eolici" con produzione in impianti di aereogeneratori ubicati in luoghi alti e ventilati in tutte le regioni italiane. Si tratta di impianti tutti "on shore" cioè in "terra ferma". Attualmente non esistono

grandi impianti installati in mare (“Off shore”) ne esiste uno sperimentale, da 10 KW (?), galleggiante, a Napoli (CNR-Saipem). Dal punto di vista tecnico il tempo di installazione di un impianto è molto breve; fatti i rilievi sul campo per misurare la velocità del vento e la potenza elettrica producibile, si tratta di trasportare le pale eoliche installarle nel terreno. In realtà, soprattutto per i grossi impianti, i tempi sono stati sempre molto lunghi a causa dei soliti “intralci” costituiti dalle autorizzazioni dei vari enti istituzionali, ambientali, amministrativi, ecc. Infatti la mancanza di una legge quadro o di un testo unico sulle energie eoliche, è considerata, oltre agli intralci sopra accennati, una delle cause della lenta diffusione della tecnologia rispetto all'estero. Approfondendo l'argomento si scoprono interessanti realtà progettuali che sembrano aver superato la prova delle autorizzazioni e, in larga parte, hanno ottenuto anche il consenso delle organizzazioni eco-ambientaliste seppure con dei “distinguo”. Riportiamo qui di seguito le prospettive degli impianti eolici “off shore” già progettati con autorizzazioni in corso o già ottenute in Puglia, Sicilia, Sardegna e Emilia Romagna (Ravenna)

PUGLIA : Parco Eolico Off Shore di Taranto.

L'iter del parco eolico di Taranto riflette in pieno quanto sopra rilevato riguardo ai tempi che vanno dalla progettazione alla installazione. Tuttavia, questo impianto ha il primato per aver ottenuto, fin dal 2008, la piena autorizzazione a fronte di oltre 20 progetti presentati ma azzerati da ricorsi e bocciature. Un ulteriore primato : si tratta del primo impianto eolico nel Mediterraneo già in via di realizzazione.

Il primo iter amministrativo, con la consegna del progetto, si è compiuto nel 2009 mentre il rilascio dell'autorizzazione unica è avvenuto nel 2013. Oltre agli usuali ed immutabili passaggi burocratici, il progetto ha dovuto scontrarsi prima con l'opposizione del Consiglio comunale di Taranto, che è stato superato in sede giudiziaria, poi col passaggio del progetto da una compagine di imprenditori di Taranto ad un gruppo finanziario francese che l'ha ceduto a Renexia (Gruppo Toto, Italiano), infine col fallimento

dell'iniziale fornitore delle turbine, i tedeschi di Senvion, sostituiti con i cinesi di MingYang Smart Energy. Questi ultimi sono i più grandi produttori cinesi di turbine eoliche che, col parco di Taranto, si sono aggiudicati la loro prima commessa in Europa (!!). Ciò premesso, secondo le informazioni più aggiornate, il parco eolico offshore entrerà in esercizio a fine anno-primi del 2022. Il parco sorge in un'area vicina al porto della città ma esterna allo scalo. Inoltre, se andrà a buon fine la trattativa, tra gestore dell'impianto e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il porto di Taranto potrebbe essere anche alimentato da questa energia "verde". Nel complesso, il parco eolico è un investimento di circa 80 milioni di euro di fondi privati che fa capo a Renexia, che, a sua volta, ha inglobato le energie rinnovabili del gruppo Toto. Lo specchio di mare interessato è pari a 131.000 mq, si trova a circa 2 chilometri e mezzo dalla costa, mentre l'area demaniale marittima è di 455 mq. La definizione più appropriata sarebbe quindi "impianto eolico near shore": gli impianti "off shore" sono installati in alto mare. La concessione trentennale della Capitaneria di porto di Taranto, con avvenuta consegna ad aprile 2019, riguarda la società Beleolico srl (gestore). "L'impianto è fatto da 10 turbine da 3 MW ciascuna con 30MW potenza nominale installata. La produzione stimata è di 55.600 MWh l'anno, in grado di servire il fabbisogno di 18.500 famiglie. L'energia prodotta andrà sulla rete nazionale di Terna.

L'intero progetto verte su fondazioni mono-palo con un diametro di 4,5 metri, lunghezza totale di circa 50 metri, per 400 tonnellate di acciaio. Su queste fondazioni (parzialmente infisse nel fondale marino) saranno installate le torri da 80 metri e i rotori da 135 metri di diametro. Ultimate, invece, le opere a terra, cioè la sottostazione elettrica e il cavidotto con scavo in trincea per la messa in sicurezza. Le opere a mare (turbine e mono-pali) saranno le ultime ad essere completate. I dieci mono-pali verranno posizionati con mezzi speciali. Sono jack up vessel, navi cantiere auto-sollevanti. L'appaltatore EPC è Renexia Services s.r.l., società controllata interamente da Renexia SpA. (E.P.C. = Energy Performance Contract o Engineering Procurement Contract o E.S.C.= Energy Saving Company è il

contratto con il quale un soggetto “fornitore” o “committente”, normalmente una E. S. C., si obbliga al compimento - con propri mezzi finanziari o con mezzi finanziari di terzi soggetti- della realizzazione di un opera “chiavi in mano”). La definizione dell’istituto in parola si rinviene nella Direttiva CE/32/2006, che ha trovato attuazione in Italia con il D.lgs. n. 115/2008) (vedasi dettagli in enciclopedia Treccani).

Qualche considerazione molto personale

Ci sarebbe molto da dire sul parco eolico di Taranto. Tutti gli aspetti positivi, risparmio energetico in primis, lasciamoli descrivere agli altri. Quando l’opera sarà completata, sarà la dimostrazione di uno “sforzo” estremo per il nostro Paese e vorrà rappresentare la massima espressione delle italiche capacità progettuali e realizzatrici (sic!). Non voglio essere sarcastico ma pensate un po’: siamo nel 2021 e quando l’impianto entrerà in funzione, utilizzerà una tecnologia già superata rispetto a quella progettata nel 2008. L’evoluzione tecnologica, in questo settore, va sempre più veloce dell’evoluzione degli iter burocratici italiani , sempre ”attenti” (si fa per dire) al pieno rispetto delle leggi vigenti (quelle obsolete e quelle nuove ma incomprensibili)...

Consideriamo, inoltre, le proteste degli ambientalisti e dei comuni cittadini. Gli impianti eolici vengono da essi visti come “ un pugno negli occhi “ a causa della deturpazione del paesaggio, come già avvenuto in terra ferma. Bene. Nel pieno rispetto delle opinioni di tutti, bastava, in sede di progettazione, trasformare l’impianto da “On shore” a “ Off shore” così come progettato in altri impianti che vedremo più avanti. Bastava, insomma, per la buona pace di tutti, spostare l’impianto in mare aperto, ad una maggiore distanza dalla costa. Nonostante il maggiore costo, sarebbe stata una soluzione per evitare i prevedibili futuri “mugugni” che seguiranno le proteste degli ambientalisti o “quelli del partito avverso”.

Dulcis in fundo : è stato dato poco risalto ad una innocente operazione che, secondo me, potrebbe avere dei sorprendenti e spiacevoli sviluppi: ricordate il cavallo di Troia? Un paese come il nostro che, per oltre un

secolo, ha avuto imprese all'avanguardia che hanno costruito e distribuito turbine e impianti di ogni tipo in tutto il mondo , come l'Ansaldo (per citarne la più importante) , dopo la “defaillance“ dei tedeschi ha dovuto ricorrere, con tanta leggerezza e disinvoltura (direi “ con le brache in mano”) ad una ditta Cinese. Si tratta, è vero, del più grande produttore di turbine eoliche della Cina: la Ming Yang Smart Energy .Tale gruppo è stato “invitato” ad una “ normale gara di appalto” e , ovviamente, utilizzando la solita copertura politico-finanziaria della Madre Patria ha entusiasmato gli sprovveduti committenti spiazzando tutti i concorrenti (quali e quanti ?) Così l' Italia, a differenza di tanti altri paesi europei, ha ingenuamente aiutato i Cinesi a creare la prima “testa di ponte” per andare alla conquista dell'Europa intera. La stampa cinese, ripresa da quella di tutto il mondo, riporta infatti «Questo progetto è una pietra miliare per MingYang per entrare nel mercato eolico ”offshore” europeo, e sarà eseguito dal Ming Yang European Business & Engineering Center di Amburgo».

L'accordo prevede anche un contratto di servizio O.&M. (Operation and maintenance) della durata di 25 anni: visto che ci siamo, rendiamo più solidi i legami (ne parleremo meglio in seguito...). Non sono anticinese ma, da buon italiano, mi ero convinto, grazie alla autoreferenzialità della tecnologia italiana, tanto vantata anche dalla nostra stampa, che saremmo stati Noi in grado di progettare, realizzare e gestire questi impianti. Ma, con questi precedenti, sarà così anche per gli altri impianti che verranno ? Lo vedremo alla prossima puntata. Saremo in grado di gestire e coordinare tutte queste innovazioni col PNRR, col il decreto di semplificazione e con la rivoluzionaria transizione energetica ed ecologica? Saremo in grado di dimostrare di aver raggiunto la necessaria celerità nei processi decisionali ed esecutivi? Naturalmente non mi riferisco soltanto alle energie alternative. Sarà necessario un miracolo; ma non siamo forse “terra di santi, poeti, navigatori” ? Basteranno tutti i santi della nostra terra per questo miracolo, prima che sia troppo tardi? Nel frattempo faccio appena in tempo a leggere su RAI NEWS 24 di questa sera il seguente titolo di una testata che purtroppo non sono

riuscito ad individuare: “ Per attivare la transizione ecologica ci vogliono attualmente i timbri di 81 enti locali”. (sic!!). Ho detto tutto. Alla prossima puntata.

15 settembre 2021

Tobia Costagliola

Dati, statistiche sulle emissioni in Europa

EMSA NEWS

Dear DL News, find below the latest Press Release by the European Maritime Safety Agency (EMSA).

Lisbon, Wednesday, 01 September 2021

EU maritime transport: first environmental impact report acknowledges good progress towards sustainability and confirms that more effort is needed to prepare for rising demand .Maritime transport plays and will continue to play an essential role in global and European trade and economy. In recent years, the maritime sector has taken significant measures to alleviate its environmental impacts. Ahead of a projected increase in global shipping volumes, a new report reveals for the first time the full extent of the impact of the EU maritime transport sector on the environment and identifies challenges to achieving sustainability.sustainability box 4 sustainable portsWith 77 % of European external trade and 35 % of all trade by value between EU Member States moved by sea, maritime transport is a key part of the international supply chain. Despite a drop in shipping activity in 2020 due to the effects of the COVID-19 pandemic, the sector is expected to grow strongly over the coming decades, fuelled by rising demand for primary resources and container shipping.

Against this background, the European Maritime Transport Environment Report, launched today by the European Environment Agency and the European Maritime Safety Agency, marks the first comprehensive

health-check of the sector. The report shows that ships produce 13.5 % of all greenhouse gas emissions from transport in the EU, behind emissions from road transport (71 %) and aviation (14.4 %). Sulphur dioxide (SO₂) emissions from ships calling in European ports amounted to approximately 1.63 million tonnes in 2019, a figure which is expected to fall further over the coming decades due to stricter environmental rules and measures. Maritime transport is estimated to have contributed to the fact that underwater noise levels in EU waters have more than doubled between 2014 and 2019 and has been responsible for half of all non-indigenous species introduced into European seas since 1949. However, even though the volume of oil transported by sea has been steadily increasing, only eight accidental medium to large oil tanker spills out of a worldwide total of 62 occurred in EU waters over the past decade.

The joint report assesses the current state of emerging maritime transport sustainability solutions, including alternative fuels, batteries and onshore power supply, and provides a comprehensive picture of their uptake in the EU. It also outlines future challenges posed by climate change for the industry, including the potential impact of rising sea levels on ports. “Our Sustainable and Smart Mobility Strategy makes clear that all transport modes need to become more sustainable, smarter and more resilient — including shipping. Although maritime transport has improved its environmental footprint in past years, it still faces big challenges when it comes to decarbonising and reducing pollution. Based on all the latest evidence, our policies aim to help the sector confront these challenges, by making the most of innovative solutions and digital technologies. This way, maritime transport can keep growing and delivering on our citizens’ daily needs, in harmony with the environment, all the while maintaining its competitiveness and continuing to create quality jobs,” said Adina Vălean, EU Commissioner for Transport. “Innovation-driven sustainability is an opportunity for shipping to complete a transformation on the same scale as the replacement of sails by steam. This new maritime revolution will depend on ships developed through advanced technology and digital solutions, but also on a multi-layered, fully inclusive process at national, European and international level that encompasses safety, security and

social aspects as well as environmental ones. But crucial too is shipping's role as a link in a transnational logistics chain. This means that every part of that chain — from ports to the shipbuilding sector, from shippers to the private and public financial sectors — must be included in our drive towards sustainability,” said Maja Markovčić Kostelac, EMSA's Executive Director.

Key impacts on the environment

Greenhouse gas emissions: in total, ships calling at EU and European Economic Area ports generated 140 million tonnes of CO₂ emissions in 2018 (approximately 18 % of all CO₂ emissions generated by maritime transport worldwide that year). .Air pollution: In 2019, sulphur dioxide (SO₂) emissions from ships calling in European ports amounted to around 1.63 million tonnes, approximately 16 % of the global SO₂ emissions from international shipping. .Underwater noise: Ships create noise which can affect marine species in different ways. It is estimated that between 2014 and 2019, the total accumulated underwater radiated noise energy more than doubled in EU waters. Container ships, passenger ships and tankers generate the highest noise energy emissions from propeller use. Non-indigenous species: Overall, since 1949, the maritime transport sector has accounted for the largest proportion of non-indigenous species introduced into seas around the EU — close to 50 % of all species, with the largest number found in the Mediterranean. A total of 51 species are all classified as high impact, meaning that they can affect ecosystems and native species. The report also notes the limited data available in assessing the full impact on habitats and species. .Oil pollution: out of a total of 18 large accidental oil spills in the world since 2010, only three were located in the EU (17 %); better monitoring, enforcement and awareness is helping to reduce oil pollution events even though the amount of oil transported by sea has been steadily growing for the past 30 years.

PRESS CONTACTS EMSA: Ruth McDonald:

McDonald@emsa.europa.eu; mobile +351 913 151 610 EEA: Antti

*Kaartinen: Kaartinen@eea.europa.eu; mobile: +45 2336 1381 EEA:
Constant Brand: Brand@eea.europa.eu; mobile: +45 2174 1872*

QUESTO CALDO CHE INVADE L'INTERA TROPOSFERA

Riflessioni di Silvestro Sannino

Caro Decio, una nota del 10 agosto scorso sul sito autorevole del Servizio Meteo dell'Aeronautica Militare porta il titolo: Il caldo sull'Italia di questi giorni.

E' corretto parlare di anticiclone africano? Già il titolo indica la tesi proposta. L'autore non si firma ma le sue argomentazioni mostrano che è

uno che mastica la materia. Egli fa notare che la situazione è una di quelle che si verificano ogni 20 anni circa. Il caldo ha interessato non solo gli strati bassi ma l'intera troposfera per cui si è verificato un promontorio e "onde di calore" associate. La quota della superficie isobarica, in media sui 5.500 metri si è elevata fino a quasi 6.000 metri un valore che si verificò anche ne 2003. Sull'Africa si è formata una "bassa termica" (come d'inverno si formano al contrario le alte termiche sulla Siberia) che ha determinato condizioni di stabilità e quindi assenza di moti verticali ascendenti.

Le pressioni sul Tirreno sono state intorno alla media di 1013 mb. Piuttosto sarebbe da esplorare l'effetto del fuel bruciato dai numerosi aerei che volano nell'alta troposfera (circa 11.000 metri) sulle rotte ormai intasate dell'Europa e degli USA. Ne riparleremo.

Nella segnalazione appena inviata della nota del Servizio Meteo dell'Aeronautica Militare mi è sfuggito di indicare il valore di 500 mb.

alla quota media di 5.500 metri alla quale si trova tale superficie isobarica.

Meglio precisare anche se si capiva che il valore omesso era appunto quello di 500 mb.

Silvestro Sannino

FABRIZIO VETTOSI NOMINATO PRESIDENTE DELL'ECOSA SHIP FINANCE WORKING GROUP

Il Board dell'Ecsa ha approvato la nomina di Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, a presidente del Gruppo di Lavoro Shipping Finance.

Marjolein Van Noort, Senior policy advisor della Royal Association of Netherlands Shipowners e Coordinator di ENMC - European Network of Maritime Clusters, è stata nominata Vice presidente del Gruppo.

“E’ un onore rappresentare Confitarma in questo importante organismo dell’associazione europea degli armatori che si occupa di materie di grande rilevanza per la nostra industria armatoriale specie in questo momento di transizione – afferma Fabrizio Vettosi – porterò avanti il mio compito con grande impegno per affrontare temi estremamente rilevanti per il futuro del nostro settore. I tre obiettivi strategici che ho condiviso con la Vice#Presidente ed i membri del Gruppo sono incentrati su transizione ed applicazione della tassonomia europea, nuove regole bancarie in tema di assorbimento patrimoniale e finanza alternativa”.

“In un momento in cui lo shipping deve affrontare grandi sfide, soprattutto in campo ambientale – ha affermato Mario Mattioli, Presidente di Confitarma – è di fondamentale importanza poter essere

presente nei consessi europei ove vengono elaborate le strategie marittime, approfondendo tematiche operative legate agli aspetti fiscali per lo sviluppo del trasporto marittimo sostenibile. Sono quindi estremamente orgoglioso del fatto che ancora una volta viene riconosciuto l'importante ruolo svolto da Confitarma in ambito ECSA e la nomina del Consigliere Vettosi alla guida di questo importante gruppo di lavoro ne è una ulteriore conferma”.

Roma, 6 settembre 2021

Contatti: Noli Mazza

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

noli.mazza@confitarma.i

LIBRI, CULTURA, EVENTI

TTM , Tecnologie Trasporti Mare L'Automazione Navale, luglio-agosto, Speciale Yachting (Salone Nautico Genova chiude il 21). Questo ultimo numero è tutto da leggere e...imparare, l'abbinamento con Yachting è perfetto, TTM è con i suoi collaboratori sempre sul pezzo, sulla notizia aggiornata, me lo sono letto alla sera e poi consultato mentre lavoravo alle mie News e ricerche varie. Bravo Angelo Marletta, sono felice, l'ho sempre sentita " mia " questa rivista, siamo stati precursori , abbiamo organizzato corsi avanzati, IMS, Aut. Nav. con Università e Rina. E tu , caro Marletta, coordinatore, sempre solo nella "cabina di regia" a pilotare i tuoi uomini di eccellenza. (DL)

Presentato alla Palestrina dei Parchi di Nervi Villa Grimaldi dalla ProLoco di Nervi

IL PRIMO VOLO

di Nancy Condomitti

Ho presentato e letto tanti libri, saggi, romanzi nella mia attività giornalistica, ma è la prima volta che mi trovo a dover fare un parallelo , anche se viene per logica, tra un aereo e una nave .

Il primo volo titolo del libro di Nancy Condomitti, , storie di aquiloni, biplani e passioni per il cielo. Terra mare è un ossimoro storico, ma bisogna aggiungere anche il cielo con i suoi richiami non sempre angelici.

Nancy racconta la sua personale originale storia di innamorata degli aquiloni, vere figure volminose simili a pagode con lunghi nastri ; si non sono come sembrerebbe parapendio , non pezzi di plastica colorati con i fili ma guidati da terra con l'anima del "oilota". Nancy si era trasferita a Etretat in Normandia in albergo e aveva creato una scuola per pilotare aquiloni. Ragazzi iscritti al corso speciale diretto da Nancy ne ha trovati subito, entusiasti. In questi giorni- ma guarda che combinazione - c'è stato un raduno di decine di kitespoil, kite cioè aquiloni, assomigliano a parapendio, riempiono il cielo di foglie rosse, ma vengono comandati dal mare da piloti con la tavola e lo spoil, il dente che con la coppa americana conosciamo perfettamente, grazie alla scoperta del genovese Caponetto professore di fluidodinamica. Ma non è questa la storia di Nancy, una storia con risvolti umani che coinvolge il proprietario dell'albergo, un ligure, e i biplani SVA, dell'epoca, costruttore Ansaldo. Non ci interessano gli spoil, ho scritto del rapporto uomo-nave, ma è meglio definire la nave imbarcazione, coincide meglio con sensazioni e

sentimenti. La letteratura dell'amore sviscerato di bravi skipper abbonda tra navigatori per diletto, da regata, solitari, anche donne. Sono quelli definiti abitanti a pelo dell'acqua... il mare diventa sfida e sembra quasi che la barca parli, è quello che succede a Nancy. Il suo albergatore le fa una sorpresa: apre un casolare di sua proprietà in quella radura sopra le falaises dove avviene una specie di miracolo; Giuseppe l'albergatore conserva gelosamente un biplano che era appartenuto alla sua famiglia. Giuseppe è capace di pilotarlo e invita Nancy con lui a bordo, il suo battesimo in cielo. Momenti emozionanti, lacrime di gioia, cuori pulsanti. Ma per tornare indietro, per capire lo scopo della sua esistenza, cielo e mare si alterneranno in nome dell'amore e dell'amicizia. (DL)

ERGA edizioni, progetto grafico di Enrico Merli, € 10

“Lo sguardo del poeta, un gioco tra poesia e immagini”

Mostra fotografica Saletta dell'Arte Galata Museo del Mare
dal 10 al 26 settembre 2021

Inaugurato il 9 settembre sono intervenuti Nicoletta Viziano, Presidente Istituzione Mu.Ma Musei del Mare e delle Migrazioni Maurizio Daccà, Vice Presidente Promotori Musei del Mare Maria Paola Morando, Presidente Unitre - Bogliasco - Golfo Paradiso, Maria Novaro, Presidente Fondazione Mario Novaro onlus Sarà presente la Prof.ssa Bianca Montale Proiezione del video “Lo sguardo del Poeta”, realizzato dalla Fondazione Mario Novaro onlus.

Evento collaterale: martedì 21 settembre 2021, alle ore 17, nell’Auditorium del Galata Museo del Mare: “Montale. Genova, Le Cinque Terre e i poeti”, conferenza del Prof. Francesco De Nicola, già docente di Letteratura Italiana e Contemporanea presso l’Ateneo genovese, docente presso l’università di Granada e Presidente del Comitato di Genova della Società Dante Alighieri.

Al termine, proiezione del video “Lo sguardo del Poeta”, realizzato dalla Fondazione Mario Novaro onlus.

“È possibile raccontare con una immagine l’emozione di un verso poetico? È quanto abbiamo sperimentato leggendo i versi di Eugenio Montale, cercando di interpretare con le nostre foto il suo sguardo sulla Liguria e sul suo mare.”

Queste le parole di Anna Maria Guglielmino, ideatrice del progetto Lo sguardo del Poeta, realizzato con il Gruppo Fotografe Unitre Bogliasco che dirige da alcuni anni.

Quest’anno, ricorrendo il 125 dalla nascita e il quarto decennio dalla scomparsa di Montale, il gruppo delle quattordici allieve ha riletto le sue poesie e alcune di queste hanno suggerito l’accostamento dei versi del poeta alle loro fotografie, dando così vita ad un percorso visivo che intreccia immagini e versi. Le quattordici fotografe sono: Anna Maria Guglielmino, Franca Acerenza, Teresa Calamia, Tina Castrignanò, Daria Dellepiane, Gabriella Golteni, Adriana Iotti, Paola Mansuino, Frida Marchi, Annamaria Nicosia, Laura Percivale, Franca Rossi, Titta Simi, Anna Maria Sorarù.

L’esposizione è allestita al I° piano del Galata Museo nella Saletta dell’Arte, spazio espositivo curato dall’Associazione Promotori Musei del Mare.

Le foto, di grande formato, sono disposte in ordine cronologico secondo l’anno di pubblicazione delle Raccolte da cui i versi sono tratti.

Oltre a quello introduttivo, sono esposti i pannelli che riportano:

- un commento a firma di Mariapaola Morando, Presidente dell’Associazione Unitre-Bogliasco-Golfo Paradiso;**
- la riproduzione del manoscritto di “Meriggiare pallido e assorto”**

La Fondazione Mario Novaro, da molti anni impegnata a valorizzare e diffondere la cultura ligure del Novecento, ha realizzato un video che sarà pubblicato sul proprio canale You Tube e proiettato il giorno dell'inaugurazione della mostra e prima della conferenza del Prof. De Nicola.

Hanno sostenuto il progetto:

Istituzione Mu.MA Musei del mare e delle Migrazioni Galata Museo del Mare, Associazione Promotori Musei del Mare, Unitre - Bogliasco - Golfo Paradiso, Fondazione Mario Novaro onlus
Coordinamento Liguria - ICOM articolazione regionale di Icom-Italia, associazione internazionale di professionisti museali affiliata all'Unesco.

Le foto sono state stampate da LAB photo service di Genova.

Per informazioni: www.galatomuseodelmare.it; tel 0102345655

Le tre sorelle

Tre nomi che risuonano nel mondo: POESIA, MUSICA, PITTURA. Son figlie d'arte, quell'ARTE che arricchisce la mente e il cuore.

Le ho conosciute tra i banchi della scuola e siamo diventate amiche.

Spesso le ho chiamate per sentire la loro voce che mi emozionava e mi rasserenava, e ancora oggi la sento vicina, e mi fa dimenticare le ombre scure che passano nella mente.

A volte mi sento portata in volo perché possa godere dall'alto le espressioni più belle della generosa natura.

Tre sorelle, tre voci, ma un'anima sola.

MariaLuigia Monfredini Sezzi

La prima guida in italiano sulla sicurezza della merce nell'unità di trasporto intermodale (UTI): il CTU Code

La presentazione ufficiale, il 4 ottobre, inaugurerà la Genoa Shipping Week

Genova, 8 settembre 2021. Il Cargo Integrity Group (CIG), di cui fanno parte le cinque organizzazioni internazionali Container Owners Association (COA), Global Shippers Forum, ICHCA International, TT Club e World Shipping Council (WSC), ha reso disponibile la versione italiana della guida rapida del CTU Code, l'insieme di norme pratiche d'uso globali per la caricazione, movimentazione e il bloccaggio delle merci spedite via mare e via terra. Continuando la sua missione di incoraggiare l'uso e l'aderenza alla guida generata dall'IMO, dall'ILO e dall'UNECE e pubblicata nel Codice di Pratica per l'Imballaggio delle Unità di Trasporto Merci (UTI), il CIG ha aggiunto l'italiano alle sei lingue ufficiali dell'IMO - arabo, cinese, inglese, francese, russo e spagnolo.

La pubblicazione, sia della guida, sia della relativa lista di controllo per l'imballaggio dei container, è stata resa possibile grazie al sostegno del Bureau International Containers (BIC) e del Centro Internazionale Studi Containers (C.I.S.Co). Grazie a questo lavoro di traduzione, l'Italia entra nel novero delle poche nazioni meritevoli di avere una guida tecnica in lingua originale sulla sicurezza della caricazione e subito a disposizione degli operatori QUI .

Siamo lieti di aver contribuito alla pubblicazione in italiano di questo importante strumento - sottolinea Giordano Bruno Guerrini, segretario generale C.I.S.Co. La promozione della sicurezza all'interno della filiera del trasporto è fondamentale per la nostra associazione. Con l'affermarsi dell'intermodalità è un tema in continuo aggiornamento che necessita di

un modello unico di riferimento e di una condivisione delle buone pratiche attraverso momenti formativi e di divulgazione.

La presentazione ufficiale, evento d'apertura della Genoa Shipping Week (4-8 ottobre 2021), sarà infatti affidata al convegno La prima guida in italiano sulla sicurezza della merce nell'unità di trasporto intermodale (UTI): il CTU Code organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC, sponsorizzato da Siat S.p.A. e Cordstrap Italia S.r.l. e *special event* del programma "Il miglio mancante" a cura di Promos Italia e Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il 4 ottobre 2021, a partire dalle 9.30 in live streaming, si alterneranno interventi istituzionali, tra cui si segnalano il WSC- World Shipping Council, il TTClub di Londra e UNECE, e tecnici per parlare di sicurezza della carica e per promuovere una standardizzazione diffusa tra tutti i soggetti coinvolti nel commercio e nel trasporto internazionale.

ufficio stampa Isabella Rhode Media Promotion

info@isabellarhode.com +39 320 0541543

La costruzione di una nave secondo la legge italiana

L'avvocato Francesco Siccardi ha scritto un libro dal titolo " La costruzione di una nave secondo la legge italiana (e non solo) che mancava nella nostra letteratura tecnico giuridica affogata in migliaia di norme , decreti , disposizioni. La fama dell'autore non può che assicurare il successo dell'opera. GIUFFRÈ editore.

o*o*o*oo*o

ASSICURAZIONI E TRASPORTI

Aperte le iscrizioni al Maset , Master universitario di primo livello

Sono aperte le iscrizioni al Master delle “Assicurazioni marittime e dei trasporti”, noto con l’acronimo di MASMET e giunto alla sua V edizione, la cui preparazione si era dovuta fermare a marzo 2020 con l’inizio della Pandemia legata al Covid-19.

Organizzato dall’Università di Genova vede la collaborazione di molte aziende del settore fra cui spiccano UnipolSai e SIAT. Rivolto a giovani e adulti in cerca di occupazione e occupati in possesso di Laurea in Scienze dei Servizi Giuridici, Scienze dell’Amministrazione e dell’Organizzazione, Scienze dell’Economia e della Gestione Aziendale, Scienze Economiche, Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali e Laureati magistrali in Giurisprudenza, prevede oltre alle lezioni in aula, anche un periodo di stage della durata di 450 ore. Ottimo il livello di placement occupazionale di chi ha partecipato alle precedenti edizioni, che si attesta al 90%.

Le iscrizioni si chiuderanno il 15 novembre 2021. Maggiori dettagli e modulo di iscrizione si possono trovare su <https://www.perform.unige.it/master/master-assicurazioni-marittime>
LC

Una domanda che non ha mai avuto risposta

Gli italiani e le navi museali mercantili e militari



Long Beach, California, nell'immagine sopra (S.Briata)

IL TRANSATLANTICO QUEEN MARY

di Stefano Briata

Venerdì 6 agosto su TOPCrime, canale 40 del digitale terrestre, è andata in onda in prima serata la serie TV “Agatha Christie’s Poirot”, con protagonista l’attore inglese David Suchet nei panni del celebre investigatore belga Hercule Poirot. Nel secondo episodio della serata le scene sono state ambientate nel Transatlantico (Ocean Liner) Queen Mary.

Incuriosito dalla bellezza di questa unità navale britannica, ho voluto fare ricerche approfondite, e ho scoperto che essa non è stata demolita, ma è ormeggiata come attrazione turistica a Long Beach, in California, negli Stati Uniti.

La RMS Queen Mary è un transatlantico che aveva svolto servizio sulla rotta Southampton – Cherbourg – New York dal 1936 al 1967 per conto della Cunard – White Star Line (oggi Cunard Line facente parte del gruppo Carnival).

La Queen Mary fu costruita presso i cantieri John Brown & Company a Clydebank in Scozia. La costruzione della nave, conosciuta come "Hull Number 534", inizia nel dicembre 1930, ma fu tormentata. I lavori di costruzione furono fermati alla fine del 1931 a seguito della

Grande Depressione, quindi la compagnia di navigazione Cunard Line chiese aiuto al governo britannico per completare l'unità 534. L'aiuto fu concesso sotto forma di prestito, che permise di completare la nave. La cifra messa a disposizione fu sufficiente per costruire una seconda unità (la Queen Elizabeth), che permise di effettuare il servizio settimanale per New York.

In merito all'aiuto economico, il governo britannico aveva posto la condizione che la compagnia di navigazione Cunard Line si fondesse con la White Star Line, anch'essa in difficoltà economiche, dato che ha dovuto annullare la costruzione della nave Oceanic. La fusione delle due compagnie venne completata il 10 maggio 1934, prendendo il nome di Cunard White Star Line. I lavori dell'unità 534 ripresero praticamente subito, venendo varata il 26 settembre 1934 alla presenza della regina consorte Mary. La maggior parte degli interni della Queen Mary furono progettati e costruiti dalla Bromsgrove Guild. Prima del varo della nave, il fiume Clyde venne appositamente dragato, dato che la stessa Queen Mary era di pescaggio superiore rispetto alla profondità del fiume stesso, i cui lavori furono diretti dall'ingegnere David Alan (1891-1971).

La nave fu così dedicata a Mary di Teck, consorte di re Giorgio V. Il nome della nave fu mantenuto gelosamente segreto fino al suo varo. Leggenda vuole che Cunard Line intendesse dedicare il transatlantico a Victoria, per continuare la tradizione con i nomi che terminassero in "ia", ma quando i rappresentanti della compagnia chiesero il permesso al re di nominare la stessa unità navale come la più grande dopo la regina di Gran Bretagna, lui disse di sua moglie, Mary of Teck, alla quale è dedicato. Così, la nave n. 534 venne chiamata Queen Mary.

La storia riguardante la dedizione della nave è stata smentita dai dirigenti della compagnia di navigazione e spiegarono che i nomi dei reali venivano assegnati esclusivamente alle navi ammiraglie della Royal Navy. Tuttavia c'è un racconto storico su questa vicenda, descritto dall'editore del Washington Post Felix Morley, ospite del transatlantico durante il viaggio inaugurale del 1936: nella sua autobiografia "For the Record", del 1979, lo stesso Morley racconta di

essere stato una volta a tavola con Sir Percy Bates, presidente della Cunard White Star Line, che gli ha raccontato la storia di compromesso per dare un nome alla nave, con la condizione posta da Mary di Teck: <<Non voglio stampato il mio nome finché sono in vita>>, quindi si suppone che ci sia stato un compromesso tra Cunard e White Star Line dato che quest'ultima aveva la tradizione di assegnare i nomi che terminassero per "ic" a differenza di Cunard per "ia".

La Queen Mary aveva una potenza 150mila kw, con quattro eliche, e una velocità di prova di 32,84 nodi raggiunti nel 1936. È di 81.237 tsl (fino al 1947 era di 80.774 tsl), lunga 311 m., larga 36 m., con un pescaggio di 11,9 m. Aveva una capacità di 2.139 passeggeri così suddivisi: 776 in prima classe (detta anche classe cabina), 784 in cabina (in precedenza turistica), 579 in turistica (in precedenza terza classe); i membri dell'equipaggio erano 1.101.

Il viaggio inaugurale, sotto il comando del Commodoro Sir Edgard T. Britten, ci fu il 27 maggio 1936 con la rotta Southampton – New York, che però complice la nebbia nel tratto finale non fu possibile conquistare subito il Nastro Azzurro, arrivando il 1° giugno al Porto di New York con qualche ora di ritardo. Si riprese presto, dato che lo vinse due volte: la prima già nell'agosto 1936 con una velocità di 30,63 nodi, la seconda nel 1938 con una velocità di 31,69 nodi.

La nave fu concepita come risposta inglese ai transatlantici tedeschi (es. Bremen), francesi (es. Normandie) e italiani (es. Rex) che negli anni '20 e '30 avevano dato del filo torcere a quelli britannici, contendendo il primato delle più grandi e veloci navi passeggeri del mondo, ma non solo quello. Le navi dei paesi citati erano vincenti per eleganza, accoglienza e servizio. Con la Queen Mary i britannici si rilanciarono.

Nonostante la sua eleganza, il transatlantico Queen Mary fu criticato perché aveva una linea tradizionale rispetto al francese Normandie, dato che era stato concepito in modo più aerodinamico con la prua a forma di clipper. Gli interni erano tradizionali in stile Deco, a differenza dei liner francesi che erano in stile più moderno esternamente ed internamente. Alla fin dei conti la Queen Mary si è

rivelata una delle navi più popolari in termini di numero di passeggeri trasportati.

Come ricordiamo, il transatlantico offriva sistemazioni in tre classi; inoltre erano presenti due piscine (quella di classe cabina si estendeva su due ponti in altezza), saloni di bellezza, biblioteche, negozi, mini-club per bambini per tutte le classi, servizio telefonico, area riservata ai cani, area riservata ad eventi musicali, auditorium, campi da paddle-tennis all'aperto. Il salone da pranzo di prima classe si estendeva su tre ponti in altezza. Nella sala da pranzo principale, un modello della nave, regolarmente spostato, indicava la posizione della nave su una grande mappa dell'Oceano Atlantico. Le sale di svago erano provviste di aria condizionata. La novità della Queen Mary era la presenza di una sinagoga, in risposta al crescente antisemitismo esistente in Germania.

In alternativa alla sala da pranzo principale, la Queen Mary era provvista anche di una Veranda Grill, di classe cabina, che offriva un menu esclusivo alla carta, provvisto di 80 posti a sedere, mentre nelle ore notturne veniva convertito in Starlight Club. Inoltre era presente l'Observation Bar, in stile Art-Deco, dove si poteva godere un'ampia vista sull'oceano.

I rivestimenti interni della nave erano di legno, provenienti da diverse parti dell'impero britannico, sia per le sale pubbliche, sia per le cabine. Per le decorazioni interne furono chiamati i pittori britannici più in voga del momento come Edward Wadsworth (1889-1949) e Andreas Duncan Carse (1875/76-1938).

Il 1° settembre 1939 la Germania provocò l'inizio della Seconda guerra mondiale invadendo la Polonia. Nello stesso giorno la Queen Mary partì alla volta di New York, ma all'arrivo in America, essendo scoppiato il conflitto, ricevette l'ordine dal governo britannico di rimanere in porto per evitare di essere preda degli U-Boot tedeschi. Nel 1940 fu trasferita a Sidney in Australia, dove venne modificata, allo scopo di trasportare truppe, assumendo la colorazione grigia guadagnandosi il soprannome di "Grey Ghost" (Fantasma Grigio), e tutti gli arredi interni vennero tolti e montate batterie anti-aeree.

Nel corso della Seconda guerra mondiale la Queen Mary trasportò complessivamente oltre 800mila soldati. Nel dicembre 1942, durante un viaggio dall'America all'Inghilterra, ha trasportato 16.083 passeggeri tra 15.740 soldati americani e 943 membri dell'equipaggio, raggiungendo il massimo numero di imbarcati su una sola nave in tutti i tempi. Il transatlantico di guerra (così si potrebbe chiamare per quel periodo) fu utilizzato in numerose occasioni dal primo ministro britannico Winston Churchill.

Dopo la Seconda guerra mondiale, la nave fu restituita alla compagnia di navigazione che la sottopose a lavori di ristrutturazione. Essi si svolsero tra settembre 1946 e luglio 1947; in tale occasione tutta la nave fu dotata di aria condizionata, venendo configurata con 711 cabine di prima classe (in precedenza classe cabina), 707 cabin class (precedentemente tourist class) e 577 di tourist class (precedentemente terza classe). Così, la Queen Mary, insieme alla Queen Elizabeth furono le regine dei mari tra gli anni '40 e '50; nel frattempo, dal 1947 la compagnia tornò a chiamarsi semplicemente Cunard Line.

Dal 1958 iniziò il declino dei transatlantici della Cunard, un problema che riguardava anche quelli delle altre compagnie, grazie alla concorrenza dell'aereo che stava diventando sempre più affidabile con otto ore di volo sull'Atlantico si volava da Londra a New York.

Da quel momento le perdite economiche per Cunard Line iniziarono a crescere, dato che nel periodo invernale c'erano più membri dell'equipaggio che passeggeri. Nel 1965 la compagnia ebbe per la prima volta i conti in rosso.

Cunard Line, sperando di continuare a finanziare la costruzione della Queen Elizabeth 2 presso i Cantieri Brown in Scozia, decide di ipotecare la maggior parte della flotta. Poi, in seguito al continuo calo di passeggeri e lo sciopero dei marittimi britannici, la stessa compagnia di navigazione decise di ritirare dal servizio sia la Queen Mary sia la Queen Elizabeth. Per la vendita della Queen Mary ci furono molte offerte, venendo infine aggiudicata dalla città di Long Beach per una cifra di 3,45 milioni di dollari USA.

Il 27 settembre 1967 la Queen Mary fece la sua ultima traversata atlantica, la millesima. In seguito compì il suo l'ultimo viaggio, iniziato

a Southampton il 31 ottobre per concludersi a Long Beach, dove il glorioso transatlantico, venduto alla città californiana, fu trasformato in un museo, ristorante e hotel galleggiante.

Nell'ultimo viaggio, sotto il comando del Cap. John Treasure Jones, comandante della nave dal 1965, la Queen Mary è salpata per l'ultima volta da Southampton il 31 ottobre con 1.093 passeggeri e 806 membri dell'equipaggio. Raggiunse la città di Long Beach il 9 dicembre dopo avere doppiato Cape Horn. Subito dopo, la nave venne radiata dal registro navale e consegnata ufficialmente alla città di Long Beach.

Dopo i primi lavori di adattamento presso la rada di Long Beach, la Queen Mary apre le porte al pubblico l'8 maggio 1971. Ma non tutta la nave era aperta, dato che si dovevano completare i lavori inerenti al ristorante e all'hotel, collocato dove un tempo erano presenti le cabine di First Class. Era presente anche il Jacques Cousteau's Museum, inaugurato l'11 dicembre 1971, che però alla fine del decennio '70 chiuse i battenti per la moria di pesci presenti e per lo scarso successo di pubblico. Nel 1972, il 2 novembre, fu inaugurato il PSA Hotel Queen Mary, inizialmente con 150 camere, completato due anni dopo con 400 stanze complessive.

Nel 1980 l'idea della nave museo, albergo e ristorante si rivelò fallimentare, perché era gestita da tre diversi gestori, differenti tra di loro anche a livello di esigenze. Quindi, la città di Long Beach, per rilanciare la struttura, decise di affidarla a un gestore unico con esperienza nel campo delle attrazioni turistiche.

Così, la nave venne affidata a Jack Wrather, che firmò un contratto di locazione della durata di 66 anni. Egli aveva costruito gli hotel per conto della Walt Disney. Lo stesso Wrather era innamorato della nave dato che aveva compiuto con essa numerose traversate insieme alla consorte Bonita Granville. Inoltre ha supervisionato l'esposizione dell'H-4 Hercules, soprannominato Spruce Goose, in prestito a lungo termine. L'immenso aereo, che era rimasto per decenni in un hangar a Long Beach senza essere visto dal pubblico, è stato installato in un'enorme cupola geodetica adiacente al transatlantico nel 1983, attirando un grande numero di visitatori.

A seguito della morte di Jack Wrather nel 1984, il complesso fu gestito dalla Wrather Port Properties fino al 1988, quando la holding fu ceduta alla Walt Disney Company. Teniamo ben presente che il complesso di Long Beach non è mai stato commercializzato come proprietà Disney.

Tra gli anni '80 e gli anni '90 il complesso ha avuto difficoltà finanziarie. La Disney aveva avviato progetti che però non si concretizzarono per mancanza di attrattiva, tanto che la casa cinematografica rinunciò nel 1992 alla Queen Mary preferendo concentrarsi su altro, tipo parchi a tema in California e a Tokyo, dove fu ricostruita una nave simile alla Queen Mary, ribattezzata SS Columbia. Con l'addio della Disney, il 31 dicembre 1992 la Queen Mary chiuse i battenti al pubblico. Nel frattempo, l'aeroplano esposto nella vicina cupola fu venduto alla Evergreen Aviation & Space Museum in Oregon.

L'attesa per la riapertura della Queen Mary fu breve, dato che il 5 febbraio 1993 RMS Foundation ha firmato un accordo quinquennale di locazione con la città di Long Beach per gestire la struttura. Con ciò la Queen Mary riapre al pubblico il 26 febbraio e l'hotel al suo interno il 5 marzo con 125 stanze. Nel 1995 fu rinegoziato il contratto di locazione, esteso per vent'anni, solo nell'ambito di gestione della nave. Nel 1995 fu costituita una società apposita per la gestione degli immobili circostanti, la Queen's Seaport Development Inc. (QSDI).

La cupola che ospitava l'aeroplano fu riutilizzata come palcoscenico per spettacoli e proiezione di film. Visto il successo, nel 1998 la città di Long Beach estese alla QSDI il contratto di locazione per 66 anni. Ecco entrare in scena la Carnival Cruise che nel 2001 ha riproposto una parte della cupola come terminal passeggeri delle crociere, poi rilevata totalmente ed ampliata nel 2016.

Nel 2004 gli spazi precedentemente occupati dalla banca e dalla sala telegrafo sono stati smantellati per fare posto alla sala da pranzo con tanto di palco per musicisti e cucina sul retro.

Nel luglio del 2017, durante i lavori di riparazione ad un bagno, alcuni operai hanno riscoperto la sala che controllava le ancore della nave.

Quando la Queen Mary fu dismessa, la stanza fu sigillata e apparentemente dimenticata per anni.

La Queen Mary è stata protagonista in numerosi film e telefilm come “Titanic II” del 2010. È citata anche nel terzo episodio della terza serie di “Agatha Christie’s Poirot”, come detto all’inizio. È inquadrata nel film “Pearl Harbor” con Ben Affleck e Kate Beckinsale. Diverse zone della nave sono state utilizzate come sfondo in alcune riprese per la miniserie televisiva “S.O.S. Titanic”. Sono state fatte delle riprese sul ponte e negli interni anche per il film “L’avventura del Poseidon”, tratto dall’omonimo romanzo. Il modello della nave protagonista del film e del suo seguito “L’inferno sommerso, l’SS Poseidon”, è identico alla Queen Mary. Nel 1966 è stata la protagonista del film d’avventura “U-112 assalto al Queen Mary” con Frank Sinatra. All’inizio del film “Titanic, latitudine 41 nord” si assiste al varo del Titanic stesso (anche se nella realtà tutto ciò non è mai avvenuto), dove sono stati usati filmati di repertorio del varo della Queen Mary. La nave si vede sullo sfondo nel film “Debito di sangue” mentre Terry McCaleb (Clint Eastwood) passeggia nella zona, a Long Beach, con Graciella Rivers e il figlioletto della sorella di lei.

La nave viene citata nel romanzo “Recuperate il Titanic!” di Clive Cussler, del 1977.

Come abbiamo visto la Queen Mary è diventata un’attrazione turistica. Anche a Genova poteva esserci una situazione simile con il recupero della M/N Augustus. Purtroppo il progetto non è andato in porto, e la stessa Augustus è finita nel cimitero di navi nella baia di Alang, in India, venendo demolita pezzo dopo pezzo. Difficile capire se a Genova questa operazione avrebbe avuto successo o meno; tuttavia una cosa è certa: purtroppo pochi hanno la memoria storica, anche da semplici appassionati, sulla Marina Mercantile italiana.

Stefano Briata

COMMENTO

“La nave che respirava”, diceva della Queen Mary il suo comandante, John Treasure John , aggiungendo anche “ Ella respirava , ella aveva carattere e personalità, ella era soprattutto simile ad un reale essere umano”.

Nel numero di settembre 2006 la rivista TTM pubblicò nella rubrica “ Storie di navi famose” l’ autobiografia di un transatlantico, anzi dell’ultimo transatlantico italiano, la turbonave “ Eugenio C” raccolta dal suo comandante Piero Buatier de Mongeot, l’ultimo suo comandante prima del 2004 , l’anno in cui le ultime lamiere sono state strappate al suo scafo nella squallida spiaggia di Alang in India. Solo una riga della biografia “ scritta “ dalla nave stessa intitolata Mi racconto dell’Eugenio C: All’arrivo a Genova fine del suo ultimo viaggio , il comandante Buatier l’ha consegnata al suo successore con queste parole” She’s all yours”, E’ tutta sua...” L’ing. Piero Costa , mio grande amico , che curava il museo Costa (forse ora è all’Ansaldo , perché tutto il materiale non ci stava nei locali del grattacielo di Piazza Dante a Genova) mi regalò un minuscolo parallelepido con ancora un po’ di vernice rossa dello scafo dell’Eugenio demolito ad Alang. Concludo sostenendo che continuiamo a parlare parole , e sottolineo che abbiamo anche ottime industrie, ma gli italiani proprio una nave museale nè mercantile né militare non la concepiscono, manca la famosa coscienza marinara, il mare è un optional turistico. (DL)

Incrociatore BELFAST A Londra museo galleggiante

di Flavio Scopinich

Rappresentato dall'incrociatore corazzato "BELFAST" attualmente ancorato lungo la riva destra del Tamigi in prossimità del "Bridge Tower e di fronte alla "Tower of London" (vedi immagine fornita da Scopinich)



Nell'articolo di Guido BARBAZZA "Riuscirà mai l'Italia ad avere una nave-museo ?", nel paragrafo: "Alcuni esempi all'estero" è citato l'incrociatore Inglese "BELFAST", che ho avuto l'opportunità di visitare con mio figlio Furio, quando risiedevo a Londra.

Di quella visita ne avevo fatto un photoreportage come esempio, di quello che fanno all'estero e come giustamente recita Barbazza, si potrebbe fare anche da noi in Italia.

Insieme al photo-reportage, ho anche qualche foto della triste e mesta partenza del Vittorio VENETO dalla base Navale di Taranto.

Cordiali Saluti

Flavio SCOPINICH

Come abbiamo visto la Queen Mary è diventata un'attrazione turistica. Anche a Genova poteva esserci una situazione simile con il recupero della M/N Augustus. Purtroppo il progetto non è andato in porto, e la stessa Augustus è finita nel cimitero di navi nella baia di Alang, in India, venendo demolita pezzo dopo pezzo. Difficile capire se a Genova questa operazione avrebbe avuto successo o meno; tuttavia una cosa è certa: purtroppo pochi hanno la memoria storica, anche da semplici appassionati, sulla Marina Mercantile italiana. In Inghilterra la tradizione marinaresca è molto sentita, e gli Inglesi vanno molto fieri delle loro

imprese marinaresche e delle navi che ne sono state protagoniste. Un bell'esempio, è rappresentato dall'incrociatore corazzato "BELFAST" attualmente ancorato lungo la riva destra del Tamigi in prossimità del "Bridge Tower e di fronte alla "Tower of London".

Questi tre manufatti, posizionati uno vicino all'altro, possono degnamente rappresentare i tre periodi storici di Londra e della nazione inglese. Le "Torri di Londra", rappresentano il periodo medioevale; il "Tower Bridge" con la sua imponenza ed articolata architettura abbinata al cinematismo che ne consente l'apertura; ben rappresenta lo spirito Vittoriano che è stato la culla ed il motore della rivoluzione tecnologica del secolo scorso, mentre l'incrociatore HSM "BELFAST", rappresenta degnamente lo sforzo bellico britannico nel mondo, dal contrastare la aggressione nazista, che cercava nel secolo scorso, di conquistare e dominare l'Europa intera, alla partecipazione alla Guerra di Korea nel tentativo di spegnere i focolai guerreschi dell'estremo oriente.

Effettivamente, analizzando la carriera bellica del BELFAST, ci si rende conto che nessuna altra nave della flotta Britannica, può meglio rappresentare lo spirito "British" sui mari. Ricordando che il "Belfast", durante il suo servizio, ha attivamente partecipato in prima persona a tutte le principali azioni belliche della marineria inglese a partire dagli inizi della 2^a Guerra Mondiale.

Azioni che comprendono: l'affondamento dell'incrociatore tedesco "Sharmhost", effettuato durante il periodo delle missioni artiche nel 1943. Missioni, effettuate passando a Nord della Norvegia, per potere rifornire gli alleati Russi; l'aver ospitato a bordo il comando dello sbarco in Normandia, il famoso "D-Day" del 6 Giugno 1944; fino a rivestire un ruolo di primo piano (quale supporto britannico all'ONU), durante la guerra di Korea negli anni 1950-1952. Tutte queste partecipazioni, quale biglietto da visita per i visitatori, sono ricordate in un "CREST" fissato sulla murata a poppa della nave. Vorrei anche fare notare, (come chi va per mare sa molto bene), che il "Belfast" non deve essere considerato meramente una "Macchina da Guerra", ma è stato la casa di centinaia di marinai, gente che ha sacrificato la propria vita lontano dai propri cari (alcuni in modo estremo, quando periti durante le battaglie); sacrificio compiuto per un ideale di libertà, propria ed altrui. Nobili ideali, forse un pò assopiti ai giorni nostri, ma comunque (più o meno), sempre presenti in alcuni di noi. Per ricordare ed onorare tutto questo, i cittadini di Belfast in Irlanda del Nord, realizzarono e donarono alla nave che portava il nome della loro città, una campana d'argento massiccio, campana che tutt'oggi brilla e splende a poppa, a dare un scintillante e splendente benvenuto ai visitatori che giungono da tutto il mondo.

Breve glossario

Il termine "incrociatore", ha origine nel periodo dei velieri, quando navi più piccole, dette "fregate", viaggiavano organizzate in squadre o squadriglie, "incrociavano" le rotte delle navi mercantili a cui dovevano assicurare protezione. Con l'avvento delle costruzioni in ferro, e della propulsione meccanica (eliche azionate da propulsori meccanici), le fregate, furono progressivamente sostituite da "incrociatori", che erano navi di maggiori dimensioni ed armamento, caratteristiche peculiari, che le rendevano capaci di agire autonomamente e singolarmente. Fu così che nel 1936 l'ammiraglio Britannico decise di mettere in cantiere 2 unità più grandi (nominate

Edimburg e Belfast), aventi 10,000 (t.) di dislocamento ed armate con 16 cannoni da 6" [circa 152 (mm.)] che consentivano una gittata utile dei proiettili, di oltre 22 (km). Un armamento pensato, per potere effettuare un bombardamento navale di costa nemica.

Storicamente, tale armamento, era il massimo consentito dal trattato navale di Washington del 1922, voluto per limitare la corsa agli armamenti di mare. Alla fine (fondamentalmente per problemi di tipo balistico), le torrette quadrate vennero sostituite da torrette trinate, con grande vantaggio di peso ed inerzia delle torrette stesse che risultarono più veloci e meglio capaci di seguire il bersaglio durante le accostate della nave. In aggiunta a ciò, il peso risparmiato consentì di aumentare il grado della protezione delle armature a scafo ed incrementare del 50% l'equipaggiamento della protezione antiaerea, aggiungendo mitragliere binate da 40 (mm.)

Per una maggiore flessibilità e precisione del tiro, le due torrette trinate da 6" di prua (così come quelle di poppa), erano assistite da una centrale di tiro (dotata di 2 radar), a loro dedicata.

Come descritto precedentemente, l'aver rinunciato ad un cannone da 6" consentì un notevole risparmio di peso, che fu principalmente impiegato per "corazzare" ulteriormente le parti vitali della nave. Infatti, nelle fiancate verticali da prua a poppa scorre una lamiera da 3" [circa 76 (mm.)] di spessore che protegge i 2 depositi munizioni delle 2 torrette, ed a metà nave (elevandosi ulteriormente), protegge anche il locale caldaie ed il locale macchine, La protezione dello scafo, è completata da una lamiera da 2" [circa 52 (mm.)] di spessore che protegge il fondo della nave da eventuali esplosioni da mine subacquee.

La propulsione è assicurata da 4 eliche azionate da 4 turbine a vapore a 3 stadi (Alta, Media e Bassa pressione), che fornivano una potenza di circa 20,000 CV l'una, per un totale di 80,000 CV installati, che consentivano al "Belfast" di viaggiare tranquillamente ad oltre 32 nodi.

La potenza, era fornita da 4 unità indipendenti, secondo uno schema innovativo per quei tempi, chiamato “Unit Propulsion” ovvero ogni unità comprendeva: la caldaia, il gruppo turbine, e l’asse di propulsione che trascinava l’elica. L’asse della turbina ad alta pressione era collegato all’asse della turbina a media pressione e tramite un riduttore a doppio ingranaggio a spina di pesce, trasferiva la potenza all’asse dell’elica; la turbina a bassa pressione era invece collegata direttamente allo stesso riduttore ma con un asse indipendente e parallelo

Per rendere la nave meno “vulnerabile” in modo da ridurre i danni in caso la nave fosse stata colpita dal nemico, erano state realizzate 4 camere corazzate esternamente con una lamiera da 75

(mm.), che ospitavano e tenevano tra loro separate, con una lamiera da 110 (mm.), le 2 Caldaie dalle 2 Turbine. Ultimo accorgimento era costituito dalle porte di accesso al locale caldaia che erano “doppie” in modo da creare una “camera d’aria” al fine di isolare completamente il locale

caldaia da eventuali variazioni di pressione causate all’esterno; infatti una improvvisa “depressione” nel locale caldaia avrebbe causato un immediato “ritorno di fiamma” dalla fornace

della caldaia che avrebbe potuto ustionare gravemente i fuochisti addetti alla alimentazione della caldaia stessa ed innescare un pericoloso incendio.

Ma, all’interno della corazzatura, non c’erano solamente i locali della propulsione, ma c’erano

collocati altri locali; il più importante e segreto, era certamente la “Six-Inch Transmitting Station” una specie di centrale operativa di combattimento, dove un computer meccanico ingegnerizzato nel 1930 (che riceveva dal solcometro ed dalla girobussola le informazioni di velocità e rotta della nave), gestiva le informazioni vitali necessarie in battaglia, ovvero direzione e distanza delle navi nemiche; in più, forniva le informazioni di alzo e brandeggio per i cannoni

delle torrette di prua e poppa per ogni bersaglio nemico individuato. Per aumentare la flessibilità

ed affidabilità del sistema, era installata anche una apparecchiatura simile più piccola, ma dedicata solamente ai cannoni delle torrette di poppa. Il tutto, assieme alle girobussole, richiedeva potenza elettrica in CC che era assicurata da una sala attigua, piena di converter dedicati allo scopo che convertivano la corrente alternata prodotta dai generatori di bordo in corrente continua necessaria a determinate apparecchiature.

[Il timoniere era posizionato in un locale “cieco”](#)

Mantenere il controllo della nave era essenziale in combattimento, per cui anche se può sembrare strano, il timoniere era posizionato in un locale “cieco”, nel locale timoneria che si trovava a fianco della “Six-Inch Transmitting Station”, opposto al quale si trovava anche il locale dove erano alloggiati le girobussole, in quanto risultavano così ultra-protette e posizionate poco distanti dalla chiglia, in modo che il loro apparato giroscopico, fosse poco influenzate dai movimenti di rollio e beccheggio della nave stessa.

Puglireporter.com



Vittorio Veneto verso la demolizione in Turchia l'8 giugno 202

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

[Quando e quanto mancano le figure di un tempo nella scuola italiana](#)

[Quando non c'erano cattivi maestri di Claudio Franconi](#)

Ricordo di un grande Uomo e grande Maestro

Caro Decio, come tutti sappiamo la mente umana non riposa mai :
pensa, programma, ricorda...

Nel tardo pomeriggio di ieri stavo rientrando a casa a Milano quando, senza rendermene conto, mi sono ritrovato al Nautico San Giorgio, in 3aA, alla prima lezione di Navigazione.

E' entrato il professore, viso severo segnato dalle rughe dell'età, che ci fa sedere con un cenno, si avvicina alla cattedra, vi appoggia sopra la sua cartella, sposta la cattedra obliquamente rispetto alla pedana in modo da farne sporgere ulteriormente lo spigolo e si appoggia con il gomito destro alla cattedra e con il piede destro sullo spazio ottenuto sulla pedana.

Squadra un attimo tutta la classe e dice" Chiamasi navigazione l'arte di condurre una nave da un punto di partenza A ad un punto di arrivo B" e poi prosegue....

Dopo un attimo di smarrimento ci rendiamo conto che stava dettando e quindi si è sentito in tutta la classe il rimestio frenetico nelle cartelle messe in fretta e furia sui banchi alla ricerca di quaderno e penna per scrivere, perché intanto il Prof. continuava tranquillo nella sua dettatura.

Nessuno ci aveva avvisati di questo e quindi ci ha colti impreparati....

Non abbiamo dovuto comprare alcun libro di testo: né Navigazione né Astronomia: ha dettato tutto lui per tre anni. Ho ancora i quaderni gelosamente conservati, peccato l'inchiostro si stia ormai dissolvendo. Abbiamo presto imparato a conoscerlo ed a portargli grande rispetto: ci ha accompagnato fino alla quinta ed all'esame di maturità.

Nonostante la Sua aria burbera aveva un grande senso umano: raramente sorrideva, ma capivamo dall'espressione dei suoi occhi e da una specie di accenno di sorriso quando si stava divertendo, ad esempio quando arrivavano risposte che non stavano né in cielo né in terra da alunni sotto interrogazione che non avevano studiato.

Ci conosceva tutti uno per uno, non ci ha mai dato un voto scritto, vedevamo cosa pensava di noi quando arrivavano le pagelle a fine trimestre.

Non ci ha mai interrogati per darci un voto: ci interrogava perché dovevamo sapere le materie che ci insegnava: quando decideva di interrogare ci guardava tutti e tutti cercavamo di nascondersi dietro la testa dell'alunno davanti, ma lui ci beccava comunque: capiva chi non era preparato.....

Dato che in genere andavamo a fare lo struscio in via Venti (via XX Settembre) correva voce che lui vi passasse spesso ed il giorno dopo interrogasse coloro i quali aveva visto... ma era una favola, ovviamente...

Una mattina di primavera del quinto anno è toccato a me: arriva, scruta la classe, mi guarda e mi chiama : Franconi...

Aveva recentemente spiegato il radiogoniometro e mi chiede di spiegargli nei dettagli cosa fosse.

Io non lo avevo studiato affatto e ricordo di avere disegnato sulla lavagna una specie di otto suscitando la risata di tutta la classe e gli occhi del Prof che ridevano... ma nulla più e le sue parole “a posto” per congedarmi, con le dita della mano destra alzata verso di me che indicavano il numero 2: il voto che mi spettava...

Bene: mi ha interrogato tutti i giorni fino a che non si è reso conto che sapevo il programma a dovere.

E faceva così con tutti.

Siamo arrivati all'esame preparatissimi ed oltre ai programmi statali: ci aveva spiegato il Radar, il Loran.... La commissione, arrivata soprattutto dal Sud, ci chiedeva ancora il solcometro a barchetta... alla fine si sono dovuti far dare da noi i nostri quaderni di astronomia e navigazione e ci hanno interrogato su quelli....

Quando dava i compiti in classe divideva la classe in tre file: e diceva, indicando con il dito: “fila uno, fila due e fila tre” e ci dava dei compiti diversi: e cominciava, sempre di corsa subito dopo aver stabilito le file: dato il punto di partenza “A “fi-“ (latitudine), “landa”(longitudine) (non ho le lettere greche sulla tastiera e quindi ne scrivo la pronuncia) ed il punto di arrivo B ecc ecc.”: ma ormai lo

sapevamo e non ci facevamo cogliere impreparati ed eravamo pronti con quaderno e penna.

Non ha mai, dico mai, alzato la voce: quando ne combinavamo qualcuna non si scomponeva: partiva il dito: “prima fila, seconda fila, terza fila” e dettava il compito in classe di punizione.

In quinta, verso la fine dell’anno, ci siamo permessi due scherzi.

Il primo: un pomeriggio in tre o quattro (mi ricordo c’era anche il mio amico e anche Compagno di Corso in Accademia Navale, Erminio Bagnasco (poi diventato fondatore e redattore della rivista Storia Militare: ricordo che già ai tempi del Nautico qualunque nave da guerra gli venisse chiesta la disegnava benissimo e sapeva tutto sugli armamenti di ogni Unità....) siamo andati in un vicioletto in fondo a via Cairoli, sulla sinistra, che porta in via Lomellini, mi pare si chiami Vico Argento o dell’Argento: lì c’era un negozio di acquari e pesci. Abbiamo comprato un bel pesce rosso, battezzandolo “A Giaruna”, (con la “n” alla genovese): diceva Bagnasco essere il nome di una “nota prostituta genovese d’altri tempi”..., l’abbiamo messo in una bella boccia di vetro e sistemato in classe sopra il cubo di vetro che conteneva il modello della stiva di un veliero.

Arriva il Professore: vede la boccia con il pesce rosso, compare quello che abbiamo interpretato essere il suo sorriso e... parte il dito: “prima fila, seconda fila, terza fila....”.

Ma la più “birichina” è stata la seconda: gli abbiamo inchiodato la cattedra alla pedana.

Lui arriva, appoggia la cartella sulla cattedra come sempre, afferra la cattedra e tira, ma la cattedra, ovviamente, non si muove ma si sposta assieme alla pedana.

Al terzo strattone capisce, si gira verso di noi e parte il dito: prima fila, seconda fila, terza fila....

Sono andato poi, e non solo io, a lezione da Lui in preparazione agli esami di Patentino prima e Patente poi: anche se già avevo navigato e quindi praticato i suoi insegnamenti, un’adeguata rinfrescata prima di presentarsi alla Commissione d’Esame della Capitaneria era doverosa.

Dava lezioni a casa ed è stato anche come un Padre: mi dava consigli di vita e raccontava anche aneddoti della Sua.

E' stato un grande Uomo ed un grande Maestro.

Mi commuovo mentre scrivo: il Prof. Attilio Traversa riposa nel cimitero di S. Ilario dove, quando posso, vado a rendergli omaggio.

Come tutti sappiamo, in Suo onore e ricordo è stata istituita la Targa Attilio Traversa per premiare il miglior studente del Nautico: spero la tradizione rimanga perpetua anche in futuro per non dimenticare una tale Persona.

Spero di avere contribuito al Suo ricordo fra coloro che ancora sono fra noi e per coloro che non lo hanno mai conosciuto.

Un caro saluto

Claudio Franconi

La Targa Traversa nacque da un'idea di Alberto Cameli e del sottoscritto nel 1967 proprio per ricordare ed emulare il nostro docente ed Astronomia e Navigazione Attilio Traversa con lo scopo di dare un riconoscimento ai migliori diplomati dell'Istituto Nautico San Giorgio di Genova. Dapprima erano ragazzi di coperta e macchina, poi imbarcammo nella ricorrenza annuale anche l'ing. Guglielmo Levi. Il premio è sempre stato sostenuto dalla Confitarma e dalle aziende armatoriali.

La Targa divenne poi Premio San Giorgio , ospitata ogni anno con autorità, pubblico e alunni nel Palazzo omonimo . Si aggiunse poi un riconoscimento speciale ad una personalità che si era distinta nello shipping e nell'industria navale.

Dal 1967 al 2019 ininterrottamente , tranne la battuta di arresto speriamo temporanea causa la pandemia. Grazie capitano Franconi di averlo ricordato nel tuo commovente costruttivo scritto. (DL)

fine