

DL NEWS magazine **economia cultura attualità**
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 1 ottobre 2017

Carico di lusso nella nostra carretta: Marineria , cantieri , riflessioni .

Ma chi legge oggi?

Un giornale, un libro, anche online... Non quelli infrattati nei social , nelle loro bolle; quelli non leggono nulla, sono genitori, figli, professionisti affetti da ignoranza digitale .

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

Che mondo sarà con il potere in mano ai Cresco del digitale ?

Su ItaliaOggi del 23 settembre , Paolo Panerai conclude il suo lungo editoriale, che inquadra la situazione economica italiana in rapporto a quella mondiale, con un P.S. che riproduciamo e condividiamo totalmente :

<Che mondo sarà con il potere in mano ai Cresco del digitale ? E aggiunge. Finora il mondo è stato governato dai politici , in democrazia, nei regni, negli imperi e perfino nelle dittature, che ovviamente sono la versione più riprovevole della politica. Oggi se l'Europa non si sveglia , se la Cina non mette in campo i suoi campioni del digitale per competere con gli Over the Top , si rischia la dittatura della tecnologia, dei Cresco pieni di migliaia di miliardi che con la tecnologia stanno condizionando il mondo>.

Il cervello dell'uomo (a proposito di autonomous ships)

di Vittorio G. Rossi

<Il passaggio dall'uomo manuale all'uomo mentale è l'avvenimento più rivoluzionario che sia successo all'uomo in tutta la sua lunga storia; e lo ha fatto la scienza insieme con la tecnica. L'uomo in genere ci ha guadagnato e ci ha perso, come in tutte le cose della vita dell'uomo; non c'è mai niente gratis , si paga tutto, in un modo o nell'altro; e l'uomo ha avuto dalla scienza e dalla tecnica innumerevoli vantaggi ; ma ha perso tutto quello di robustamente e gloriosamente animale che gli veniva dal lavoro fisico, dal combattimento incessante con le cose resistenti , dalle grandi intemperie.

E l'uomo sta diventando qualcosa di molle e fragile e di sesso confuso; non basta portare i capelli come le donne, per essere uomo, o dire le parolacce come gli uomini, per essere donna. L'uomo è diventato l'animale che prende le pillole, ma tutto quello che è nell'universo , è in via di degradazione, cioè di dedicadimento continuo inarrestabile; è uno dei principi fondamentali della fisica, il così detto secondo principio della termodinamica.

E l'uomo è un pezzo dell'universo ; è coinvolto nel decadimento generale come il sole e le altre stelle e tutto quanto.

Dicono che l'uomo sta andando fuori uso come un vecchio arnese ; ma senza l'uomo la macchina è metallo morto . La macchina ha bisogno dell'uomo . L'uomo può fare senza la macchina , lo ha fatto per un mucchio di secoli e millenni; ma la macchina non può fare senza l'uomo.

Le macchine non hanno avuto tanto bisogno dell'uomo come adesso che le macchine sono così brave, così affinate, sanno fare quasi tutto , e sembrano avere una vita propria, indipendente dall'uomo.

Non esistono cervelli elettronici, esiste solo una specie di cervello ed è il cervello dell'uomo: esistono calcolatori elettronici, e fanno cose stupefacenti; ma niente è stupefacente come il cervello dell'uomo, le cose che esso può fare...>

Vittorio G. Rossi

(L'orso sogna le pere, Mondadori, 1971)

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

CONCORSO GIORNALISTICO MARE NOSTRUM AWARDS

I viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico.

E' al via l'XI edizione del Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards. Il premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2017 e il 15 aprile 2018. Tutti i dettagli si trovano sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce "Press & Media" al link Mare Nostrum Awards . Per questa edizione, il premio totale di 50mila euro netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. Per chi volesse approfondire temi specifici il gruppo Grimaldi mette a disposizione, fino al prossimo 31 marzo, un viaggio apprendimento su una delle sue moderne navi in servizio tra Italia, Spagna, Grecia. Il concorso ha avuto, per questa edizione, il patrocinio del Consiglio Nazionale dell'Ordine dei giornalisti. Si tratta di un riconoscimento per noi prestigioso che ci motiva ad un maggiore impegno ed a fare sempre meglio. La segreteria organizzativa del Premio (i recapiti sono in coda) ed io rimaniamo a disposizione per eventuali richieste.

Luciano Bosso (Segretario)

Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Tel. +39 081 496440 – fax 081 496390; e-mail: mna@grimaldi.napoli.it

9° Premio giornalistico-letterario Carlo Marincovich 2017

Su premiomarincovich.wordpress.com trovate tutte le notizie relative a questo importante Premio per la cultura del mare.

Loss Prevention 2.0 Profili di responsabilità e gestione del rischio

Martedì 17 ottobre alle 17.00 nella Sala Riunioni della Banca Passadore a Genova, il Propeller Club ha organizzato un incontro dal titolo " Loss Prevention 2.0 Profili di responsabilità e gestione del rischio , relatori Enrico Telesio , Carboflotta; George Devereese, Thomas Miller London; Federico La Fauci, Cambiaso Risso; Luca De Angelis. Imasco International Marine , Services & Consulting; Enrico Molisani , MR International Lawyers. Modera Alberto Quarati.

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

RICORDIAMO : 18 ottobre Le assicurazioni incontrano il mondo dei trasporti organizzato da Siat a Genova ;

Premio San Giorgio 14 ottobre organizzato da Collegio Capitani.

IL TESORO ADRIATICO

Workshop Trieste Camera di Commercio 11 ottobre

9.30 registrazione partecipanti, 10.00 saluti e introduzione Roberto Dipiazza, Sindaco di Trieste, Zeno D'Agostino, Presidente Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale; Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti; Alessandro de Pol, Presidente Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia

YACHT ALLA RICERCA DI ACQUE TRANQUILLE. L'ADRIATICO

INTERVENGONO Nikola Banovic, Consultant for Marina Kumbor La nuova offerta nautica dei Balcani Stefano Pilotto, Prof. Mib Trieste School of Management

Come cambia la geografia geo-politica del Mediterraneo. Turismo di lusso in cerca di destinazioni sicure Teo Titi, Amministratore Yachtin'Puglia. Mega yacht e il fattore sicurezza

h. 11.40 TAVOLA ROTONDA: YACHT, LE RICADUTE SUL TERRITORIO Marco Capeddu, Vice Presidente Nautica Italiana Carla Demaria, Presidente UCINA Confindustria Nautica Matteo Fonda, Direttore finanziario Cartubi Alberto Mancini, Yacht Designer Antonio Paoletti, Presidente Camera di Commercio Venezia Giulia Roberto Sponza, Marina Manager Porto San Rocco Marina Resort Srl

h. 12.20 BARCOLANA VERSO I 50 ANNI Mitja Gialuz, Presidente società velica di Barcolana e Grignano

h. 12.35 LA PROPOSTA DELL'OSSERVATORIO SUL TURISMO DI LUSO. SEDE PERMANENTE TRIESTE Giovanni Gasparini, Presidente Federagenti Yacht

13.00 CONCLUSIONI: Modera: Bruno Dardani

○*○*○*○*○*○*○*○

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

L'interruzione a Rastatt, Germania , causa il cedimento per lavori della linea ferroviaria, ha creato seri problemi al traffico ferroviario Reno-Alpi e al corridoio Genova- Nord Europa che conferma i timori di un ritardo nel trasporto intermodale a vantaggio della gomma.

Pubblichiamo un racconto vero vissuto dal professor Mario Sannino dell'Università di Genova scritto per noi , una giostra di treni in mezzo all'Europa, un reportage fresco e vivace di un inviato speciale.

Un viaggio in treno da Ginevra a Berlino via... Rastatt e viceversa

di Mario Sannino

La scorsa estate, mentre mi trovavo a Ginevra, mi sono dovuto recare a Berlino per il matrimonio di un carissimo cugino. In verità, io e mia moglie siamo abbastanza “stufi” delle corse in taxi seguite da lunghe attese agli aeroporti, dagli estenuanti controlli di sicurezza per poi volare come dei “bagagli a presso” e arrivare a destinazione in un mondo “diverso” senza

neppure avere potuto non dico capire ma almeno percepire il mondo che si attraversa per giungere alla localita` di destinazione finale. In base a queste considerazioni e, avendo gia` esperienza di ottimi, piacevoli, confortevoli viaggi ferroviari al di la` delle Alpi, che, facendo uso di opportune carte di sconto rilasciate dalle Ferrovie Federali Svizzere, risultano abbastanza meno costosi che da noi, non abbiamo avuto alcun dubbio di scegliere il treno anche per questo viaggio che gia` da qualche anno ci proponevamo di fare e per il quale questa era l'occasione che ci voleva.

Il viaggio appariva molto attraente: treno IC Svizzero a due piani da Ginevra a Berna e poi treno ICE (Inter City Express) tedesco da Berna direttamente a Berlino (*). Un viaggio con attraversamento di varie regioni geografiche, dallo splendido panorama sul Lago Lemano al Plateau Svizzero per poi passare per Berna e quindi girare intorno agli ultimi contrafforti del Giura fra Olten e Basilea e arrivare infine a Basilea.

Subito dopo Basilea si entra in Germania, nella Valle del Reno e si attraversa il Baden-Wuerttemberg, si passa per Freiburg im Breisgau, citta` universitaria ai bordi della Foresta Nera, si passa per Karlsruhe, per Mannheim e di qui a Frankfurt am Mein per poi dirigersi in direzione di Fulda, attraversare la Selva Turingia lungo la nuova linea ad alta velocita` con grandi tunnel e ponti immani per poi arrivare a Gottinga, antico centro universitario, e poi ancora deviare a levante per Berlino attraversando il Meclenburgo e il Magdeburgo. Un viaggio molto attraente che permette letteralmente di attraversare la Germania in diagonale non dico visitando ma almeno avendo l'impressione visiva di una gran parte del suolo tedesco. Fu cosi` che mia moglie e io, dopo avere acquistato a Ginevra nella prima settimana di agosto i biglietti di viaggio con le relative prenotazioni, ci siamo trovati alla Stazione di Ginevra Aeroporto la mattina del 23 agosto 2017 e siamo saliti sull' IC Svizzero. ...tutto lindo lustro, luccicante e silenzioso il nostro treno ci ha condotto in poco meno di due ore a Berna dove siamo arrivati in perfetto orario alle 10:26. E... a questo punto... sorpresa!

Il solito ICE, proveniente da Interlaken e diretto a Berlino, che eravamo abituati a vedere nei nostri "giretti" estivi a Berna e Lucerna non c'era!! Guardiamo quadri indicatori e scopriamo che, causa non meglio precisati lavori lungo la valle del Reno, l'ICE per Basilea e Berlino e` sospeso e che tutti i viaggiatori che dovevano servirsene, indipendentemente dalla destinazione, dovevano imbarcarsi su un ben precisato IR (Inter Regio) per Basilea. Li` avrebbero avuto ulteriori informazioni e avrebbero trovato treni che avrebbero permesso di arrivare a tutte le destinazioni previste.

Diciamo che a un primo momento siamo rimasti sconcertati: le informazioni, nel modo in cui venivano presentate erano terribilmente simili, secondo quello che ho potuto leggere e che mi e` stato raccontato da chi le ha vissute, a quelle che venivano date ai "viaggiatori" di tragici viaggi in treno di piu` di settanta anni fa', proprio in Germania, che poi alla fine si ritrovavano in carri merce piombati diretti meglio non dire dove... Boh, non avendo nulla di meglio da scegliere saliamo sull' IR per Basilea delle Ferrovie Federali Svizzere, anche lui lindo e lustro e` partito subito spinto (carrozza pilota in testa) da una potente Re 460 delle FFS.

A questo punto abbiamo chiesto informazioni ai ferrovieri svizzeri che, con il risolino in bocca (bisogna sapere che c'e` una grandissima rivalita` ed emulazione fra i ferrovieri svizzeri e i ferrovieri tedeschi, entrambi si ritengono i migliori e si comportano reciprocamente come "Pierino" e "Carletto" quando uno deve far vedere all'altro che "lui" e` il primo della classe), ci raccontano che a , Rastatt, localita` lungo la Valle del Reno a sud di Karlsruhe, erano sprofondate le rotaie con il relativo terrapieno in quanto, pur trovandosi in un terreno argilloso e acquitrinoso, senza prendere le dovute precauzioni, si erano messi a scavare un tunnel sotto il sopracitato terrapieno. Il tutto condito da "sorrisetti" pungenti all'indirizzo degli ingegneri della DB (Deutsche Bahn) che avevano progettato i lavori. La linea ovviamente era interrotta e a quella data era prevista rientrare in servizio il 14 ottobre. Per quanto ci

concerneva, così ci hanno detto, avremmo dovuto prendere un autobus da Baden-Baden a Karlsruhe e di lì avremmo trovato il treno per Berlino.

Come sempre in perfetto orario (ovviamente l'orario del treno su cui ci avevano dirottato) arriviamo a Basilea e, dopo avere camminato un centinaio di metri tirandoci dietro i nostri trolley (eravamo tutt'altro che soli!!!), appare al binario affiancato al nostro un magnifico ICE1 (*) delle DB, anche lui lido e lustro, con i cartelli indicatori che danno come destinazione "BERLIN"!!! ...Ma allora com'è? Qualcuno ci aveva detto qualcosa di sbagliato?? Booh...??? Chiediamo e otteniamo come risposta che prendendo quel treno saremmo potuti arrivare a Berlino ma che comunque saremmo dovuti scendere a Baden-Baden perché la linea era interrotta a Rastatt e che non ci dovevamo in nessun modo preoccupare perché in serata saremmo comunque arrivati alle nostre destinazioni, garanzia Deutsche Bahn!!! OK! Almeno eravamo sicuri di non aver sbagliato treno!

Dopo la partenza da Basilea, sinceramente non so dire di quanto fossimo in ritardo, ci viene comunicato in tedesco e in inglese che quel treno non ci avrebbe portato a Berlino, che la linea era interrotta a Rastatt per lavori e che quindi saremmo dovuti scendere a Baden-Baden, la nota stazione termale di Re e Arciduchi, dove appositi autobus ci avrebbero portato a Rastatt (l'interruzione era - ed è ancora - a qualche centinaia di metri dalla stazione in direzione Sud verso Basilea) dove "avremmo trovato i treni per il Nord" (sic!, ne' piu' ne' meno!!) . Dopo essere passati per varie località che sopra ho citato, dopo una buona ora di percorso a una velocità stimabile fra i 110 e i 130 km/h, siamo arrivati a Baden-Baden dove siamo scesi dal treno. A questo punto siamo stati incanalati da un "plotone" di ferrovieri che con efficienza teutonica ci hanno messi in colonne dalle quali era impossibile uscire e nelle quali era impossibile fermarsi. Qualunque tentativo di fermarsi o di sviare dalla coda era immediatamente impedito con estrema cortesia ma anche con estrema fermezza. Non si poteva sgarrare: a Berlino dovevamo andare e a Berlino dovevamo arrivare, almeno per quel che concerneva le DB! Arrivati, immediatamente all'esterno della stazione, al marciapiede dove era atteso arrivare l'autobus la coda è stata suddivisa in quattro sotto-code le cui teste dovevano trovarsi in punti ben determinati del marciapiede. ...Arriva l'autobus da Rastatt e scarica una ventina di metri prima quattro code di persone che vengono fatte riunire in un unico flusso verso la stazione di Baden-Baden da cui noi provenivamo; a questo punto, scaricati i suoi passeggeri, l'autobus avanza di una ventina di metri e apre le sue porte esattamente in corrispondenza delle teste delle quattro code.

Saliamo tutti, per la verità siamo forse un po' "compressi" (anche perché noi siamo saliti con un enorme trolley che conteneva gli abiti per partecipare al matrimonio del cugino) e partiamo per Rastatt. Dopo un quarto d'ora di percorso eccoci a Rastatt e veniamo guidati sempre cortesemente ma fermamente dai ferrovieri DB fino al Binario 1 della Stazione di Rastatt dove ci attende un altro ICE1, gemello di quello che ci ha portato da Basilea a Baden-Baden. Appena arriviamo sul marciapiede dove sosta il treno ci vengono incontro ferrovieri offrendoci acqua minerale e salatini (il tutto gratis, ovviamente) dato che erano passate le 13:30 e nessuno di noi aveva potuto mangiare, chiedendoci gentilmente come ci sentivamo e se tutto andava bene.

A questo punto, pensando nuovamente al passato e a quella che è ormai Storia, ho fatto meco stesso una tragica meditazione: l'organizzazione applicata era, anche se da parte di uomini ben diversi, cortesi e affabili, per scopi altrettanto ben diversi e a fin di bene, esattamente la stessa di quella applicata più di settanta anni fa per dei tragici treni piombati già da me ricordati sopra, diretti meglio non ricordare dove, nella realizzazione dei quali le DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft – Compagnia delle Ferrovie dell'Impero Tedesco, come si chiamavano allora e come si sono chiamate le ferrovie della DDR, poi ex-DDR fino al 1994 quando vennero assorbite nella DB) ebbero una tragica responsabilità e connivenza ma... i tempi sono cambiati e gli uomini non sono più gli stessi...

Dopo una certa attesa, dovuta essenzialmente al fatto di voler essere certi di “non aver perduto nessuno per strada” , siamo partiti alla volta del “Nord della Germania”: era tutto cio` che sapevamo.

Poi ci siamo accorti che il treno aveva come destinazione finale Amburgo e non Berlino: che fare? Un compagno di viaggio gentilissimo, guardando gli orari con il cellulare, ci ha detto che dovremmo avere una coincidenza a Hannover e, dopo poco, anche il personale del treno ci ha avvisato della coincidenza a Hannover che pero` era piuttosto “stretta”. Il treno, dopo avere lasciato Fulda e soprattutto dopo Kassel e Gottinga, era pienissimo ma in prima classe la sistemazione era sempre confortevole e spaziosa. Ho mangiato nella carrozza ristorante e il mio giudizio finale e` stato un “accettabile, sine infamia sine laude”. Arrivati a Hannover, dopo pochi minuti e` arrivato il treno per Berlino ma ci hanno detto di non preoccuparci perche` il treno coincidente era al corrente della presenza di un certo numero di viaggiatori diretti a Berlino. La coincidenza, anche se stretta, e` stata trattata in modo accurato dal personale (...stessa organizzazione teutonica di cui sopra!!) per cui tutti i viaggiatori diretti a Berlino, e fra questi noi, si sono trovati sul treno dovuto senza grandi problemi. Il treno a questo punto ha imboccato la linea veloce e ha cominciato il percorso che attraverso il Meclenburgo e il Magdeburgo ci avrebbe portato a Berlino.

A questo punto, filando alla non modesta velocita` di 250 km/h (indicata su uno schermo nella carrozza), siamo entrati in una vasta pianura dove a destra e a sinistra non si vedeva piu` nessun rilievo all'orizzonte e, tutto era assolutamente piatto a parte qualche macchia in lontananza e qualche casolare, lasciatemi dire, piuttosto “scassato” con alcuni grandi elettrodotti con le linee elettriche ad alta tensione molto piu` in basso di quanto si usa da noi e nella stessa Germania che avevamo attraversato prima. Meditando un attimo mi sono reso conto che eravamo entrati all'inizio della Grande Pianura, Terra senza Confini, che si estende dal Mare del Nord e dal Baltico fino al Mar Nero e, non solo, il casolare (passavamo anche vicino ad altri casolari tutti con un aspetto piu` tetro e malandato di quelli che si vedevano, per esempio nella Valle del Reno e nel Baden_Wuerttemberg) e soprattutto l'elettrodotto (che appariva eseguito con norme di sicurezza da noi inaccettabili) mi hanno fatto ricordare che eravamo entrati nel territorio che fu della DDR e della quale riporta ancora pienamente le tracce anche se sono passati ventotto anni dalla caduta del Muro di Berlino.

Il treno poi, dopo un breve stop, ha dovuto proseguire per un po' a velocita` ridotta (105/110 Km/h, la velocita` normale degli Intercity e di “Frece” di “vario colore” fra Chiavari e La Spezia...). Una voce all'altoparlante si e` subito scusata dell'imprevista sosta e del tratto percorso a velocita` “molto bassa” che avrebbe causato un ritardo di 16 minuti.

Alla fine, alle 20:25 siamo arrivati a Berlin Hauptbahnhof con un ritardo di 25 minuti rispetto all'orario previsto per un ICE che fosse arrivato direttamente a Berlino da Basilea senza il “guaio” di Rastatt e con un ritardo di 16 minuti esatti se il nostro ultimo ICE non si fosse dovuto fermare e non fosse dovuto procedere a velocita` ridotta per il tratto sopracitato. Beh! Alla fine devo dire che, tutto sommato, io e mia moglie abbiamo provato la sensazione di un viaggio piacevole e interessante.

Il viaggio di ritorno, una settimana dopo, e` stato ancora migliore: siamo partiti con un ICE che ci ha portato direttamente a Gottinga saltando Hannover e quindi un cambio di treno e poi tutto si e` svolto come all'andata salvo, piccolissimo dettaglio, che il treno fra Baden-Baden e Basilea non era un ICE ma un IC formato da carrozze con una carrozza pilota in testa e una loc. Br 101 in spinta in coda, ma non mi sembra una grande variazione salvo che per un appassionato di ferrovia! (...io lo sono e per questo ci ho fatto caso!)

In conclusione occorre dire che la gestione dell'emergenza da parte della DB e` stata ottima

sotto tutti i punti di vista mantenendo tutto sotto controllo e ispirando sempre calma e fiducia al viaggiatore, cercando di capire le sue necessita` e di venire sempre incontro in modo costruttivo a quelle che potevano essere le sue ansie e i suoi dubbi.

(*) Proprio una nota qualora fra i lettori ci fosse un appassionato di ferrovia : l' ICE 1 e 2 sono il "modello" cui si sono ispirate le nostre FS per costruire i "famigerati" ETR 500 poi ribattezzati "Freccia Rossa" e precedenti gli "Strombazzatissimi" attuali "Freccia Rossa 1000"

Per maggiori dettagli sulla costruzione della nuova linea lungo il Reno e sui lavori in corso a Rastatt e all'origine del crollo si vedano

https://en.wikipedia.org/wiki/Rastatt_Tunnel

<https://www.karlsruhe-basel.de/kurzbeschreibung.html>

e i link sui menu` a tendina ivi presenti

Sulle conseguenze dell'incidente si veda ad esempio

<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/freight-operators-reschedule-to-avoid-rastatt-tunnel-collapse.html>

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

A quasi 76 anni esatti (18 settembre 1941) della loro fine, ecco la storia di "Oceania" e "Neptunia": due gemelle... "sfortunate" (leggere per capire perchè!)

di Francesco Pittaluga

" NEPTUNIA E OCEANIA : DUE GEMELLE SFORTUNATE "

Al momento della fusione con "Navigazione Generale Italiana" e "Lloyd Sabaudò" in quello che sarà il nuovo consorzio governativo "Italia-Flotte Riunite", la "Linea Cosulich" di Trieste manterrà almeno fino al 1936 una certa autonomia: in quest'ambito si colloca la progettazione, la costruzione e la messa in linea di "Neptunia" e "Oceania", due gemelle molto importanti dal punto di vista tecnico e innovative riguardo le sistemazioni interne ma poco ricordate, oggi, per la loro breve vita sui mari o forse perché offuscate dal ricordo di altre unità, maggiori per tonnellaggio o dalla carriera sui mari più lunga e variegata. Derivate dai piani di costruzione di "Saturnia" e "Vulcania" già ricordate in questa Storia della Marineria Passeggeri Italiana, vennero impostate entrambe presso i Cantieri di Monfalcone fra 1931 e 1932. Lunghe quasi 180 metri e larghe più di 23, stazzavano un pò meno di 20.000 tonnellate ed erano caratterizzate da una

linea pulita e armoniosa: dotate di prua inclinata, poppa a incrociatore e sovrastrutture compatte al centro nave coronate da un unico, proporzionato fumaiolo, nella struttura dello scafo si rifacevano alla quasi coeva "Victoria" del "Lloyd Triestino" ma nel complesso dell'aspetto esterno anticipavano quello che sarà il "trend" delle realizzazioni navali italiane del secondo dopoguerra. Ciò che era però più innovativo in queste due unità erano gli interni, eleganti e razionali, progettati interamente da Gustavo Pulitzer Finali e caratterizzati da una modernità e una funzionalità mai viste prima. Superato definitivamente il Barocco, il Neoclassico, il Rococò e tutto quanto si era visto fino ad allora negli allestimenti navali italiani, ispirandosi al Bauhaus tedesco ed agli architetti della Secessione viennese in mezzo ai quali si era formato, Pulitzer concepisce per queste navi uno stile moderno e razionalista concretizzato in allestimenti e sistemazioni degli spazi interni che rompono totalmente con quanto realizzato fino allora e che, iniziata a bordo della di poco precedente "Victoria" già ricordata, vedrà di lì a breve la sua massima espressione negli allestimenti che lo stesso Pulitzer concepirà quasi contemporaneamente per il "Conte di Savoia".

Su "Neptunia" e "Oceania" le classi presenti a bordo saranno soltanto due: una classe "unica", frutto della fusione delle classi lusso, prima e seconda presenti sugli altri transatlantici, ed una terza, molto più ampia e accogliente di quelle fino ad allora realizzate su altre navi, chiamata finalmente "turistica" e che occupava i due terzi degli spazi presenti a bordo.

In classe unica trovavano posto circa 200 persone, mentre i passeggeri di classe turistica potevano arrivare a 1300, tenuto conto che la presenza di un certo numero di cabine intercambiabili fra le due classi poteva far variare il numero degli ospiti imbarcati di viaggio in viaggio. Tutte dotate di servizi igienici privati le cabine della classe unica, mentre in turistica sparivano definitivamente i cameroni, sostituiti da comode cabine a due, quattro, sei, otto posti al massimo tranne due ampie camerate per un centinaio di posti letto riservate ai passaggi dal costo più economico e definite all'epoca "dormitoidi".

Anche la disposizione dei locali sociali era rivoluzionaria. Per rendere più ampie e funzionali le aree abitative di bordo, le condotte di scarico dei motori diesel di cui le navi erano dotate si raccordavano alla ciminiera tramite cofani laterali che non interrompevano la continuità dei ponti: sistema ingegnoso ma scarsamente applicato sulle navi passeggeri italiane, che permise in questo caso di ottenere una serie ininterrotta di locali pubblici sul ponte saloni e di ottimizzare al meglio gli spazi in quelli inferiori. Per ogni classe fu quindi possibile avere sale di ritrovo, soggiorni, sala feste, ristorante, ampie e luminose verande corredate da piscine con lido e bar all'aperto, sebbene la piscina della classe turistica fosse ricavata all'interno dell'ultimo cofano di stiva a poppa. Come abbiamo già fatto osservare, le forme di carena di "Neptunia" e "Oceania" richiamavano quelle della motonave "Victoria": per ovviare all'enorme "baffo" d'acqua che la prua di quest'ultima unità produceva, le due nuove gemelle vennero dotate di una specie di "naso", un rigonfiamento tondeggiante all'altezza della linea di galleggiamento che, al pari degli odierni bulbi prodieri, riduceva la quantità d'acqua sollevata dallo scafo e migliorava le prestazioni di velocità e stabilità. Le navi erano analoghe anche riguardo all'apparato motore, costituito da quattro diesel CRDA-Sulzer con motori che agivano su quattro eliche a tre pale e sviluppavano una potenza di 24.000 cavalli imprimendo una velocità che poteva superare i 22 nodi: quelli di "Oceania" furono costruiti dalla FIAT-Grandi Motori di Torino mentre quelli della "Neptunia" vennero forniti dalla Fabbrica Macchine Sant'Andrea di Trieste.

Le notevoli sistemazioni alberghiere

Le principali novità di queste motonavi, che saranno le ultime ad entrare in servizio per la "Linea Cosulich", furono senz'altro le sistemazioni alberghiere, che nella loro linearità e semplicità unite ad una eleganza di stile e nella scelta dei materiali, anticiperanno di decenni

quello che sarà poi il criterio che farà allestire i transatlantici più vicini a noi, concepiti sia per il servizio di linea che per le crociere. Anche se per precisa scelta dello stesso Pulitzer, che non voleva "aggredire" il passeggero con troppe innovazioni, il materiale maggiormente usato nella realizzazione di mobili, sedime e suppellettili sarà sempre il legno, ovviamente nelle sue varietà più nobili quali ebano, mogano e macassar, mentre metallo e plastica verranno introdotti ma ancora timidamente, eccezion fatta per una piccola "saletta da pranzo sperimentale" per una trentina di posti a sedere e presente sulla sola "Oceania", che nella scelta dei materiali e nelle soluzioni ambientali proposte non stonerebbe sulle più moderne unità da crociera di oggi.

La prima delle due gemelle a prendere servizio sulla rotta Trieste-Brasile-Plata fu la "Neptunia", che salpò per la traversata inaugurale il 5 ottobre 1932. L'"Oceania", che era stata in un primo tempo battezzata "Eridania", prima di affiancare la gemella nel settembre dell'anno successivo sulla linea per la quale erano state concepite, a partire dal luglio del 1933 effettuò una serie di cinque crociere nel Mediterraneo che ripeterà poi con cadenza annuale rivelandosi adattissima all'impiego crocieristico proprio in virtù della sua configurazione interna dove i limiti di classe si stemperavano fin quasi a scomparire nelle sale pubbliche, per permanere semmai nelle sole dimensioni e dotazioni interne delle cabine. Adibite alla linea per il Sud-America che, in partenza da Trieste, affiancava quella che da Genova e Napoli collegava con "Augustus" e "Conte Grande" il nostro Paese a Brasile, Uruguay e Argentina, dopo avere lasciato il capolinea giuliano le due unità facevano scalo a Spalato, Napoli, Algeri e Gibilterra. Da lì la traversata del Sud-Atlantico e poi tappe in Brasile a Pernambuco, Salvador da Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul indi Montevideo in Uruguay e infine capolinea a Buenos Aires: la capitale argentina veniva raggiunta in diciannove giorni, grazie all'alta velocità delle due navi e nonostante il grande numero di scali previsti durante l'itinerario. Abbondanza di scali che contribuiva ad incrementare la richiesta di passaggi a bordo perché non erano pochi i viaggiatori che approfittavano dei collegamenti offerti dalle due navi fra i vari porti da esse toccati durante il loro lungo tragitto in acque sudamericane. I vari approdi delle due navi, poi, molto interessanti anche dal punto di vista turistico, facevano sì che spesso a bordo, oltre ai normali passeggeri, ci fossero gruppi di turisti che effettuavano l'intero viaggio come una lunga e piacevole crociera: a tale scopo la società armatrice delle due navi aveva stipulato accordi con le principali agenzie turistiche del Continente Europeo, soprattutto in Francia ed in Germania.

Da Cosulich alla Italia di Navigazione

Nel 1936, con la definitiva riorganizzazione delle quattro società di "P.I.N.-Preminente interesse nazionale", "Neptunia" e "Oceania" passeranno "in toto" alla nuova "Società Italia di Navigazione" pur mantenendo Trieste come scalo d'armamento e continuando nel servizio di linea verso il Brasile-Plata alternandolo a sempre più frequenti crociere. Con lo scoppio del secondo conflitto mondiale, proprio per le loro doti di robustezza, dimensioni e versatilità, verranno requisite dal governo e trasformate in trasporto truppe, ruolo in cui l'"Oceania" aveva dimostrato la valenza delle due gemelle in tale impiego quando, al pari di altri transatlantici della "Società Italia" e del "Lloyd Triestino", era stata requisita nella primavera del 1935 per un viaggio verso Massaua in occasione della campagna militare contro l'Etiopia. Adibite principalmente ai convogli da e per la Libia, dopo essere sfuggite tante volte agli attacchi nemici troveranno la fine assieme, quel tragico 18 settembre 1941 quando, partite in convoglio due giorni prima da Taranto per Tripoli assieme alla "Vulcania" con a bordo complessivamente quasi seimila uomini, a circa 90 miglia dalla loro destinazione finale vennero avvistate dal sommergibile britannico "Upholder", che le aveva mancate di poco già il 31 agosto precedente.

Nonostante le navi fossero scortate da quattro cacciatorpediniere di scorta, il sottomarino

silurò prima la "Neptunia" e poi l'"Oceania", mentre la "Vulcania" riusciva a dileguarsi a tutta velocità. La "Neptunia" affondò quasi subito mentre l'"Oceania", rimasta a galla anche se gravemente danneggiata, verrà finita con altri due siluri dallo stesso sommergibile che l'aveva colpita. Nel duplice naufragio si contarono 384 vittime, mentre i naufraghi vennero salvati dai caccia di scorta. Si concluse così tragicamente la breve vita sui mari di queste due gemelle, definite "sfortunate" per la brevità della loro carriera ed il tragico epilogo che le vide protagoniste: sfortunate si ma importanti, perché col loro "design" moderno influenzeranno le successive realizzazioni del dopoguerra, e non solo quelle italiane, nel campo della cantieristica navale passeggeri.

Francesco Pittaluga Genova, 22 settembre 2017 ingegnere aeronautico -console de "A Compagna" - storico aeronavale

L'ORIGINE NAVALE DI UNO STORICO FIUME

Il Fiume Arno e la cantieristica di Limite

di Sante Tani

Ad eccezione del Po, il nostro non è un paese di fiumi di grandi dimensioni .Ciò non significa che non vi siano fiumi navigabili in Italia tanto che da più parti e da lungo tempo si invoca una valorizzazione delle idrovie, le grandi strade d'acqua navigabili sia per il trasporto merci che a fini turistici.

Firenze, come molte delle città fluviali, ha un rapporto molto stretto con suo fiume, sia in positivo che in negativo. La propria storia è strettamente connessa con quella dell'Arno. Dante, nel Purgatorio XIV lo descrive, più che come un vero e proprio fiume come "fiumicel che nasce in Falterona e cento miglia di corso nol sazia ; un giovinastro scapestrato, forse troppo stretto e ingabbiato tra le braccia della sua bella"

La storia tramanda come agli albori, vi fosse solo un guado che gli Etruschi avevano trovato spostandosi via via verso est. Al tempo il guado di un fiume rappresentava un punto strategicamente importante in quanto, gli insediamenti delle antiche popolazioni dovevano tenere il controllo di passaggi obbligati tanto che, il guado sull'Arno sarà controllato prima dagli Etruschi e poi dai Romani.

Sempre sotto l'egemonia romana vi fu costruito un ponte di legno, con fini non solo strategici ma volti alla bonifica, il controllo delle pianure e la fondazione di nuove città.

L'Arno acquistava così una nuova identità diventando un'arteria tra l'entroterra e la costa. Firenze invece riuscirà ad avere un ruolo economico solo intorno al mille essendo lontana dai porti marittimi e dovendo importare le materie prime che le mancano (lana e coloranti) passando dal porto di Pisa.

Come descrive il Vasari, chi comprese le potenzialità dell'Arno fu, già in giovane età, Leonardo da Vinci il cui sogno era quello di costruire un canale tra Firenze e Pisa attraverso una deviazione del fiume.

Fu un progetto cui lavorò per oltre 40 anni a suggello di come avesse ben in mente le potenzialità dei corsi d'acqua tanto che, nei suoi studi, si spaziava dalla riorganizzazione dell'idrografia della Toscana, dalla Val di Chiana ai laghi di Fucecchio e di Bientina; la bonifica di aree paludose; l'irrigazione dei campi; la prevenzione di alluvioni e dissesti idrogeologici; procurare energia e risorse idrauliche alle attività produttive; creare una grande via di comunicazione fluviale e predisporre dighe utilizzabili per disperdere un esercito nemico o recare insidie a una città senza impiego di soldati.

Grazie ai punti di vista ottimali delle colline toscane, Leonardo studiò tutto il percorso dell'Arno : da Firenze a Fucecchio, la pianura di Firenze-Prato- Pistoia, Serravalle, la Val di Nievole e il Padule fino a Ponte a Cappiano.

Nei periodi che trascorse in Firenze studiò il corso dell'Arno con i ponti nel tratto cittadino e l'alveo non regimato a monte e a valle della città, con il Bisarno, le rotture negli argini, i mulini e i renai.

Dai sui studi ne venne fuori un canale semicircolare da Firenze a Serravalle, attraversando Prato e Pistoia, sulla falsariga dell'odierno tratto autostradale Firenze-mare.

Leonardo e le macchine escavatrici dei canali

Il nuovo percorso del fiume, oltre a essere navigabile, era solo apparentemente più lungo, perché eliminava le anse di quello naturale nella valle dell'Arno, non solo tra Signa ed Empoli.

Per realizzare il canale, Leonardo studiò le macchine escavatrici, progettandone una innovativa e potente così come sistemi per traforare la collina di Serravalle e sistemi di chiuse volte a far superare i dislivelli alle imbarcazioni.

Il livello delle acque nel canale navigabile sarebbe rimasto costante tramite una deviazione verso il canale di Pistoia e, in caso di alluvione, il Canale poteva servire da scolmatore per evitare inondazioni in Firenze mentre, in periodi di siccità, le riserve di acqua create a monte di Firenze verso la Val di Chiana, potevano essere utilizzate per incrementare il livello del canale ma, nonostante ciò, il progetto leonardesco non fu mai attuato.

Proprio sul fiume Arno nacque una comunità tra Capraia e Limite che fece nascere una realtà cantieristica navale.

Fonti fanno risalire il lavoro del navicellaio scafaiolo nel 400 per passare poi alle figure più qualificate del maestro d'ascia e del calafato. Prime testimonianze della produzione di imbarcazioni nel limitese , risalgono al 500 e ciò fa pensare come, le comunità che vivevano nell'area, provvedevano a costruirsi in proprio le imbarcazioni per poter navigare fino al mare per scopi di carattere commerciale con attività collaterali di traghettatori del fiume e di costruzione di attracchi. Sembra inoltre che tutto nacque da alcuni spagnoli che si fermarono a Limite sulla riva sinistra del fiume, iniziando a costruire imbarcazioni. Leggenda vuole che al loro continuo picchiare sul legno abbia fatto divenire, come spesso accade in Toscana, il soprannome Picchiotti in un cognome .

Nel XVI secolo, inoltre, i soli ponti esistenti erano quelli di Pisa, Fucecchio ,Signa e Firenze tanto che, il collegamento fluviale, risultava di particolare importanza per l'intera economia locale.

A ciò si aggiunse come la necessità di legname reperibile nel Montalbano con le sue estensioni boschive favorì l'incremento del lavoro di boscaiolo tanto da far nascere le comunità di Castellina e di San Lorenzo al Limite . Tale area risultò ottimale per lo sviluppo delle prime costruzioni navali grazie alla profondità che l'Arno raggiunge in quel punto che per la quasi mancanza di correnti. La centralità della posizione nelle direttrici Pisa-Livorno-Pistoia per il reperimento del ferro e , Livorno –Firenze , sia per i manufatti che per i generi frumentari fu ulteriore elemento di importanza. Per quanto riguardava il grano infatti, questo non era sufficiente ai bisogni della popolazione per cui, i Medici, dovevano reperirlo dall'estero ed

ammassarli poi tra Empoli e Firenze. I navicellai limitesi si occupavano del trasporto utilizzando, dal 1603, anche il canale dei navicelli ,nato per collegare Livorno all'Arno. Questo quadro favorì l'attività produttiva a Limite ,facendo aumentare le figure dei maestri d'ascia, scafaioli, calafati e segatori.

Nel settecento appaiono le prime documentazioni ufficiali sulla presenza di locali e spazi adibiti alla costruzione di imbarcazioni quali "arsenali limitesi" facendo supporre come la produzione contemplasse sia piccole imbarcazioni fluviali che di media portata per la navigazione sul mare. Interessante notare come l'inchiesta Leopoldina del 1766, focalizzata sulla comunità di Capraia, facesse notare come la commercializzazione di queste barche, si risolvesse solo all'interno del Granducato di Toscana.

Dalla puntuale relazione del Vicario Claudio Masini ,fatta alla fine del 700, sulla comunità di Capraia e Limite, appaiono dati ben precisi sulla realtà economico produttiva della zona dove vengono censiti cinque arsenali dediti alla costruzione di navicelli "atti alla navigazione dell'Arno ed ancora per mandarsi in mare".

Il censimento del 1841 confermò come le attività dei calafati si tramandasse all'interno dei nuclei familiari così come l'importante numero dei capo famiglia con attività di navicellai . Il cantiere cominciò a rappresentare il compendio di più mestieri reparto falegnameria e meccanico con la sua fucina manutenzione ordinaria degli utensili e curvatura delle piante lunghe con caldaie ad acqua.

Le barche delle altre provincie poi,tornavano,per i lavori,tutte a Limite.

Le costruzioni più richieste erano quelle di navi traghetto, barchini da rena, barchini da caccia, navicelli, barche da pesca e da diporto . La ricerca del prodotto limitese era dettata dalla qualità del prodotto in ordine a resistenza,tenuta e stile delle costruzioni. La barca terminata veniva consegnata via arno ma,poi,attività di calatafaggio ogni 2 -3 anni sempre con maestranze di Limite in periodo estivo e con fiume in secca. Talvolta i carpentieri effettuavano riparazioni anche fuori zona, ospitati a casa del proprietario della barca soprattutto per la conciatura ossia la sostituzione delle parti usurate con parti nuove comportando una itineranza fluviale dei carpentieri limitesi, conoscitori di tutte le fasi di produzione della barca.

I carpentieri limitesi furono chiamati a lavorare anche all'arsenale di Venezia ma,sempre,con ritorno ai luoghi d'origine e,ben pochi carpentieri si sono trasferiti definitivamente.

Il navacellaio era il lavoro più duro per la fatica e la vita da nomade fluviale che comportava.

Il barchetto da rena era molto usato tra i ceramisti che prelevavano il fango dalle anse dell'Arno per la lavorazione di ceramiche e terrecotte.

Dalle fonti emerge come, la costruzione di ponti nel periodo in esame, abbia ridimensionato la costruzione delle imbarcazioni da 300 a 200 tonnellate di stazza. Ciò nondimeno nel decennio tra il 1818 ed il 1828 furono costruite trenta imbarcazioni pari a 5000 tonnellate di stazza.

Iniziarono quindi le prime commesse da parte della Regia Marina che si concretizzarono in quaranta battelli per torpediniere dell' arsenale di Taranto.

L'aspetto lavorativo si coniugò inoltre all'aspetto ludico sportivo dal momento che,tutti i carpentieri,iniziarono a possedere una propria barca a vela o a remi con cui misurarsi con gli amici tanto che, proprio a Limite, è nata la società di canottaggio più antica d'italia. Queste erano costruzioni ad "avanzatempo",fatte all'interno dei cantieri con strumenti di lavoro di proprietà del singolo carpentiere avvezzo all'uso dell'ascia e della valutazione ad occhio, senza metro e punti di riferimento. Abilità esperita nei metri cubi di legno da comprare per la costruzione delle barche, all'interno del bosco e, di abbellimento e di soluzioni tecniche costruzione durante. Tutto ciò era frutto dell'esperienza di chi entrava in cantiere tra gli otto e i dodici anni,per uscirne a sessanta.

La strada ferrata Leopolda in collisione con l'attività cantieristica

La costruzione della “strada ferrata Leopolda” porterà inevitabilmente ad una diminuzione occupazionale ai cinquemila addetti all’attività cantieristica e di trasporto fluviale, facendo subire notevoli trasformazioni all’economia del Valdarno. Le fonti riportano il profondo malcontento e l’ostilità popolare verso il vettore ferroviario della Firenze Pisa.

Per primi i Canteri Picchiotti, individuando il declino del lavoro del navicellaio, iniziarono a focalizzarsi sulla costruzione di imbarcazioni medio grandi idonei alla navigazione marittima comportando anche il passaggio ad una modernizzazione cantieristica volta a sostituirsi al laboratorio artigianale.

In ambito toscano può delinearci come, per il compartimento di Livorno, le aree produttive fossero concentrate tra Livorno (Cantieri F.lli Orlando), Viareggio ,Porto Santo Stefano e Limite. Nel confronto tra i vari poli produttivi, quello di Limite , risultava essere un punto nevralgico per la qualificazione delle maestranze con produzioni tecniche altamente innovative tanto che, tra il 1890 ed il 1891 compare una produzione media superiore alle 100 tonnellate rimanendo fedeli alle costruzioni in legno piuttosto che a quelle in metallo e propulsione a vapore, intensificando le commesse per la Regia Marina ed enti e produttori locali.

Fin dalla prima metà del XIX secolo, i Picchiotti, oltre ad incrementare il processo industriale del proprio cantiere, andarono a segmentare il ciclo produttivo in più sezioni di lavoro suddividendo le fasi della progettualità e realizzazione raggiungendo le cento unità lavorative a fronte delle dieci di media delle altre realtà locali.

Le altre commesse statali portarono quindi i Picchiotti ad avere una rilevanza non solo locale ma nazionale.

Nel 1921 sempre a Limite sull’Arno fu varata la goletta “Araldo” dal Cantiere Navale Cantinelli con uno scafo di 29 metri di lunghezza e largo 6,32 metri. Dotato di una buona capacità di carico si distingueva per la poppa tonda. La nave fu registrata a Portoferraio rimanendo armata sino al 1971. La stessa aveva una gemella costruita dai cantieri Picchiotti ,denominata Flora e costruita sempre in quegli anni.

Annamaria Canovaro Mori, figlia del comandante dell’Araldo, testimonia come, una volta trasformata in yacht , ebbe modo di conoscere lo scrittore George Simeon, dalla cui fantasia nacquero personaggi come il commissario Maigret. Questo, desideroso di scrivere una storia ambientata sul mare ,volle fare una crociera con moglie e con il proprio cane mastino proprio su quella nave che si protrasse per più giorni.

Sempre alla fine degli anni Venti, alcuni lavoratori si trasferirono definitivamente sul litorale romano presso i cantieri di costruzione degli idrovolanti che avevano sede all’Idroscalo.

Durante il ventennio fascista, nonostante un calo occupazionale dovuto ad uno sviluppo di carattere tecnologico con susseguente riconversione produttiva, fece sì che il legame con le commesse statali si rinsaldasse ancora di più tanto che nei due conflitti bellici furono i costruttori dei barchini M.A.S.

I tedeschi però,durante la ritirata,diedero fuoco ai cantieri del limitese riducendo il paese in un ammasso di rovine.

Nel dopoguerra si ebbe un cambiamento radicale della lavorazione del legno e fu ridisegnata la cantieristica navale che tornava essere un insieme di stabilimenti composti da maestranze numericamente ridotte.

Ai cantieri navali in senso stretto, gran parte trasferiti ormai nella costa tirrenica, si affiancarono altri stabilimenti connessi all’industria nautica capaci di crearsi spazi commerciali autonomi.

La famiglia Picchiotti affrontò la ricostruzione e, sulla scorta dell’esperienza maturata nella costruzione di tre dragamine, commissionati dal governo americano, concentrò la propria produzione, negli anni Sessanta, alla nautica da diporto, esaltando la capacità dei propri

maestri d'ascia e dei propri carpentieri sebbene, il 2 agosto 1984, fu varata la prima imbarcazione in vetroresina.

Testimonianze fotografiche e documentali di questo entusiasmante periodo, sono conservate al museo di Limite sull'Arno con l'amarezza che, il mancato utilizzo del fiume ed il suo inevitabile degrado, è stato, oltre che un danno economico e ambientale, anche un danno morale per la comunità

Sante Tani

RIFLESSIONI

di Stefano Briata *sulla navigazione della nostra carretta*

Le ultime DL News mi hanno portato a riflettere su argomenti molto interessanti nei quali ritengo giusto esporre il mio pensiero, comprese due notizie dell'ultima ora, una tristemente emozionante e l'altra a mio avviso molto interessante, ma andiamo con ordine.

Prima di tutto è degno di nota il numero speciale di DL News dedicato ai Fari, con le bellissime descrizioni di Lilla Mariotti. I fari, oltre ad essere monumenti storici, hanno descritto importanti pagine felici e tristi della storia della navigazione mondiale.

Ancora altra riflessione. Andando spesso a Camogli al mare in questa estate, ora agli sgoccioli, ho pensato più volte alla tonnara camogliese distrutta da un'imbarcazione (lunga circa 12 metri, almeno) che percorreva ad alta velocità il tratto di mare davanti alla costa del Golfo Paradiso. Incidente o atto voluto? Non si sa, però a pensarci bene sono certo che si sia trattato di un atto voluto da parte di qualche associazione (Greenpeace?), dato che non sono più rintracciabili i dati di navigazione. Sicuramente sono stati cancellati da abili tecnici informatici, e con una buona dose di volontà da parte delle autorità competenti possono essere ricostruiti; aggiungo questo particolare: ogni tanto dalla passeggiata di Nervi, o mentre percorro l'Aurelia in moto scorgo questi tipi di imbarcazione ad alta velocità troppo vicine al limite della costa del Golfo Paradiso. Il tempo ci dirà se avremo visto giusto o meno.

Veniamo al dunque.

AUTOMAZIONE NAVALE L'argomento è molto delicato, che chiede cura e dedizione.

Come in tutti i settori, anche qui i rischi ci sono, ma questo progetto, a dir la verità non mi convince del tutto; lo dico in riferimento all'informatica. Purtroppo, quando un computer si guasta sono guai per tutti, vedi esempi di regolazione del traffico ferroviario nelle stazioni, sistemi bancari, ecc. Tuttavia, il pericolo maggiore non proviene dai guasti tecnici ma dagli hacker informatici, che sono tantissimi e ben organizzati. Un mio amico informatico che lavora proprio in questo settore presso l'ex Provincia di Genova (ora Città Metropolitana) mi ha spiegato bene come tutti i giorni devono respingere e proteggere il sistema informatico dell'Ente dagli attacchi degli hacker. Proprio per questo motivo meglio usare cautela, e se proprio si vuole giungere alle navi "autonomous", è sempre meglio avere l'equipaggio a bordo, non si sa mai in caso di attacco da parte dei pirati informatici. Non sono le macchine a risolvere i problemi, ma il ragionamento dell'uomo quando vuole usare il cervello. In ogni caso mi rendo conto che dell'informatica non possiamo farne a meno, ma se usata bene dà ottimi risultati.

ARMATORI E INDOTTO MARITTIMO Dispiace constatare i rapporti tesi tra gli armatori e leggere quali sono i problemi dell'indotto marittimo in genere. In un momento come questo, di difficile congiuntura economica, nella quale dicono che c'è la crescita, che però io non vedo, sono del parere che gli armatori e tutto l'indotto marittimo in genere dovrebbero mettere da

parte le liti di campanilismo di difesa del proprio orticello (so che è pia illusione) ed unire le proprie forze per chiedere a gran voce al Governo (di sinistra o di destra, non importa) di farsi ascoltare ed illustrare i problemi della categoria, soprattutto in assenza del ministero della marina mercantile. La speranza è l'ultima a morire, ma sono convinto che ci saranno al momento opportuno dei colpi di scena per molti inaspettati a livello europeo (dicasi euro ed UE) che potrebbero essere davvero favorevoli al mondo marittimo italiano. Dico questo perché è giunto il momento di rimboccarsi le maniche e lavorare, solo lavorare, e basta. Sono d'accordo con quanto spiegato dall'amico Tobia Costagliola e dall'autorevole Fabrizio Vettosi, che personalmente ho avuto occasione di ascoltare di persona a novembre 2016 in occasione di un convegno sui porti, tenutosi a Palazzo San Giorgio di Genova.

CONFINI MARITTIMI ITALIA-FRANCIA La vicenda dei pescatori sanremesi che si sono visti sequestrare i loro pescherecci dalle autorità marittime francesi perché avevano violato il limite delle acque territoriali davanti alle coste di Ventimiglia hanno lasciato molti interrogativi in merito al comportamento del governo italiano. Insomma, si tratta della guerra non dichiarata del gambero rosso. In realtà non c'è da stupirsi dal comportamento del governo che ha tenuto all'oscuro il Parlamento italiano e anche noi italiani, e devo dire che il parere del giurista Umberto Leanza è stato molto interessante, che dovrebbe servire da lezione a molti addetti ai lavori, direi improvvisati, anche se il comportamento del governo può essere quello nella difesa di interessi di parte ai danni delle piccole imprese.

Quando ho letto la notizia del sequestro dei pescherecci, e di conseguenza l'esistenza dell'accordo italo-francese del 2015 relativo alle frontiere marittime, ma non ratificato dal Parlamento italiano, sono rimasto basito da tanta superficialità da parte dei nostri (?) parlamentari su un argomento delicato come questo, ma anche il governo ha le sue colpe per inettitudine totale in merito, anche di parte.

EZIO STARNINI L'avevo conosciuto nel 2014 in occasione di una conferenza dedicata al Nastro Azzurro conquistato dal Transatlantico Rex, organizzata dalla Lega Navale Italiana di Chiavari; egli ha raccontato a noi del pubblico il suo momento personale e dell'equipaggio in merito al grande storico evento della marineria italiana. La notizia della sua morte, a 101 anni, comunicata dal Com.te Ernani Andreatta ha destato in me grande emozione. Sarebbe giusto ricordarlo in un momento particolare al Museo di Chiavari..

VIAGGIO DA APONTE Mercoledì 13 settembre il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti con l'assessore competente Edoardo Rixi e il presidente dell'autorità Portuale di Genova-Savona Paolo Emilio Signorini, insieme agli imprenditori petroliferi Garrone e il terminalista Aldo Spinelli, con un aereo messo a disposizione degli stessi petrolieri si sono recati a Ginevra da Gianluigi Aponte (patron di MSC), ma Primocanale, emittente locale, ha fortemente polemizzato contro questo viaggio, accusando i visitatori di essere diventati sudditi di Aponte. In realtà si è trattato di un'importante viaggio a livello istituzionale, lavorativo ed imprenditoriale per rilanciare i porti di Genova, Savona e Vado Ligure, e per questo la polemica di Primocanale (che poi è quella di Maurizio Rossi, titolare della TV e Senatore della Repubblica) la trovo assolutamente fuori luogo.

Stefano Briata

Le statue contese a Genova : Colombo vs

duca di Galliera

di Bruno Aloï

Dopo le dichiarazioni di sfratto delle statue di Cristoforo Colombo in alcuni paesi americani,

anche a Genova è sorta una polemica tra chi vorrebbe trasferire la statua del navigatore dalla Stazione Principe al belvedere davanti al mare in vista delle navi e del porto e chi invece afferma che in quella posizione merita la statua di Luigi Raffaele De Ferrari , duca di Galliera, che finanziò nel 1876 la costruzione della diga foranea (in progetto oggi di spostamento al largo). Il dottor Bruno Aloï, storico , viaggiatore, presidente del Comitato per Colombo, già Capitano di lungo corso, ci ha mandato una lunga lettera in proposito , sostenendo la tesi a favore di Colombo . Ne pubblichiamo una parte, scusandoci con l'amico Bruno. (DL)

Ciao Decio, é sempre un piacere sentirti. Più l'età avanza e più si apprezzano le amicizie e poi non conto neanche gli anni che ci conosciamo...

A Primo Canale , emittente genovese una settimana fa si era presentato il nuovo sindaco dicendo che lo spostamento della statua di Colombo da piazza Acquaverde alla rotonda di via Corsica era una cosa che apprezzava ed era pienamente d'accordo . Poi ha parlato di altre cose colombiane senza neanche sapere che esiste una petizione corroborata da circa 800 Comuni e oltre 4.000 associazioni con due proposte di legge al Parlamento firmate da deputati di destra e sinistra che sarebbe sfociata in festa nazionale se qualche prima donna non ci avesse messo lo zampino. Io avevo suggerito di celebrare la figura di C.C. semplicemente come uomo di mare nel contesto degli altri come Magellano, La Perouse, Cook, Bartolomeo Diaz etc, gente che ha dato un volto al nostro pianeta. Ma a questi parolai manca la cultura per apprezzare la questione come epopea marinara.

Quando sento parlare a vanvera senza neanche pensare a 90 o poco più persone che attraversano un mare pressochè ignoto su barche di 20/25 metri con gabinetto all'aperto, cucina abominevole, etc, che capitano in una zona con migliaia di scogli, isolotti, etc, roba da far diventare matto un cartografo e con un tavolo da carteggio che mi posso immaginare, lasciamo perdere.

La questione trasloco della statua l'avevo portata in consiglio comunale ed erano tutti d'accordo e addirittura tutti facevano a gara per apparire sui giornali . Bastian contrario adesso è l'attuale presidente della Compagnia che parla di sistemare sulla rotonda la statua del duca di Galliera. Ma, a parte la caratura dei due personaggi a livello di conoscenza mondiale, e forse non a conoscenza dell'impegno nel 2001 della sua associazione, mi viene da ridere su una questione. Secondo lui il marinaio C.C. deve stare a guardare i binari, mentre il Duca di Galliera che ha fatto i quattrini comperando azioni delle ferrovie francesi e azzeccando la mossa che lo ha reso stramiliardario, era dentro il consiglio di amministrazione di una sfilza di società ferroviarie... pertanto avrebbe acquisito il diritto di guardare il mare...? "

Va bene che ha regalato i soldi per il porto, anche se il caro duca aveva ucciso un suo dipendente si dice per sbaglio o per corna... e così se ne andò a Parigi in caso di richiesta di estradizione difficile a quei tempi. poi con i soldi si cancella tutto e forse sono io che penso male ed esagero...

Però con tutto il rispetto la statua stava bene in piazza Principe (non piazza Acquaverde) dove c'era anche la stazione chiamata Crimea inerente i trasporti etc per la guerra idiota fatta contro la Russia. Preferire il Duca a C.C. mi sembra una perfetta idiozia. E pensa che siccome si parlava di creare una base per il monumento avevo suggerito un piedistallo con sulle facciate il ricordo di Antonio da Noli - Nicoloso da Recco - Leon Pancaldo da Savona e i fratelli Vivaldi, coinvolgendo così l'intera regione Liguria e i nostri navigatori. Ma qui mi fermo.

Scusa se mi sono dilungato e mugugnerò dato che vedrò un ferroviere guardare il mare e un marinaio guardare la stazione ferroviaria con la gente che dorme nel dietro del monumento, con i tossici che ci bivaccano e con una zona d'ombra che ha già visto nel passato violenze su donne che passavano. Bastava ricollocare la statua del duca dove era prima e dove stava molto bene e simbolicamente tra ferrovia e stazione marittima.

Un fraterno abbraccio.

Bruno Aloi

Storico, Presidente Comitato per Colombo

Il rito della vasca in Via XX Settembre **di Ugo Dodero**

Come un rito, faccio spesso la mia passeggiata, ovvero la mia “vasca” in Via XX Settembre a Genova.

C'è un'umanità che, anche senza uno scopo preciso, deambula, si sposta da un punto all'altro per diletto o per necessità e che tu, passeggiando, vedi attorno a te.

Un mondo variegato, una moltitudine di persone : visi tristi, allegri, pensierosi, altri quasi assenti che si muovono come automi.

Coppie di giovani che si tengono per mano e che parlano di un loro futuro, di meno giovani che, con una certa ansietà, disquisiscono dei problemi che li assillano, coppie di anziani che felici o irati parlano del tempo che fu e che non ritorna più.

E tu passeggi in mezzo a loro, gioisci se vedi visi lieti e ti rattristi per quelli meno felici e preoccupati.

Pian piano ti accorgi che diventi parte di essi e pensi quanto sarebbe bello se tutti coloro che passeggiano, che passano sotto i portici per andare al lavoro , tutti grandi o piccoli, belli o brutti, ricchi e meno ricchi, alti e bassi, fossero tutti felici e solidali tra di loro.

Per un attimo tutto mi appare come se quel sogno si avverasse. E' un'utopia di benessere comune che si estende e che si è estesa su tutto e su tutti. L'illusione dura poco...ritorno alla realtà e rivedo l'umanità nel suo aspetto abituale.

Tuttavia penso quanto sia bello passeggiare sotto quei portici , dai quali si evidenzia la storia di Genova Repubblica Marinara con i suoi colori bianco e nero, e di come sia suggestivo appena fuori dai portici, poter vedere la chiesa di Santo Stefano che sovrasta la via XX Settembre.

A prescindere comunque dalle considerazioni fin qui esposte è bello passeggiare nella folla, ascoltare il brusio ed il vociare concitato del prossimo. Vedere alcuni che si fanno largo tra la moltitudine perché travolti dal timore di non arrivare in tempo nel luogo ove operano , altri che rallentano quasi artatamente il loro incedere per gioire dello stare insieme.

Si, fare la “vasca” in via XX Settembre è un rito, un bel rito.

Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Fra il mare e le Langhe

Mia madre è nata in un piccolo paese delle Langhe dove da almeno tre generazioni trascorriamo le nostre vacanze.

Un fenomeno che mi ha sempre meravigliato è la propensione della gente di Langa per il mare, tante volte citato nei libri di Cesare Pavese. (vedere ad esempio le prime pagine del racconto "Il mare" da "Ferie d'agosto"). E ancor oggi dicono che si veda il mare dal Belvedere di un paese chiamato Mombarcaro. Io fatico a crederlo per la sua distanza dal mare, per il muro di rilievi che si ergono fra il mare e il paese stesso, e perchè la Terra è rotonda...ma la suggestione resta e ogni volta che vado a Mombarcaro, specie durante certe splendide, limpide giornate d'inverno, provo a scrutare l'orizzonte...

Mi sono pure chiesta spesso da cosa potesse essere nata nelle Langhe un così grande gusto per un certo tipo di alimenti come l'olio d'oliva, le acciughe sotto sale, le olive in salamoia così diversi dai prodotti locali e che tuttavia si trovano in piatti tipici langaroli come il "bagnet" la salsa per il famoso bollito e la "bagnacauda".

Prima, durante la guerra e nel primo dopoguerra arrivavano dalla Riviera di Ponente a vendere olio, acciughe e olive, di casa in casa, a clienti assidui, a credito quasi sempre o a rate rimosse di rinvio in rinvio con pazienza certolina, perchè, anche nei momenti economicamente assai difficili, erano poche le famiglie che rinunciavano a tali acquisti. Senza contare poi che su tutti i mercati dei paesi di Langa sono sempre state presenti pescherie con un gran numero di affezionati clienti.

Negli scavi assai profondi fatti per impiantare i vigneti si trovavano e si trovano tuttora piccole conchiglie di creature marine che milioni di anni fa popolavano le acque del mare portate lì dai grandi sconvolgimenti della crosta terrestre. Mi piace immaginare che la gente di Langa sia così legata alle cose di mare e al mare stesso perchè è terra di mare...E' un'ipotesi strampalata, fantasiosa, lo so, ma suggestiva per me perchè unirebbe le due culture, quella ligure e quella piemontese, alle quali appartengo fin dalla nascita. Al ristorante ci offrirono una cena pure questa alquanto spartana, ma comunque ottima : zuppa di pesce.

Carla Mangini

F I N E