

Smart working ovvero home working , tutti i lati negativi nella lettera di un grande manager

“Dobbiamo ritornare come prima con un po’ di smart working e tanto hard working”.

Molte aziende, tra cui la mia, già praticavano lo smart working uno/ due giorni alla settimana. Questa soluzione permette un bilanciamento tra vita privata e vita professionale, e per quelli che devono affrontare lunghi tragitti casa-lavoro, la possibilità di rimanere a casa per affrontare quel lavoro "di concetto" che non richiede interazioni specifiche con i colleghi, è sicuramente una cosa molto positiva. Purtroppo con l'emergenza sanitaria, lo "smart working" è diventato "home working" non per scelta ma per obbligo. Ormai sono già 5 mesi che tutti i contatti personali sono stati azzerati, e questo ha portato alla totale commistione tra casa e lavoro, tra vita personale e vita lavorativa: non ci sono più orari, non ci sono più spazi, e soprattutto non c'è più

il contatto, i confronti personali sono diventati impersonali, mediati da un piccolo schermo su cui si affollano a volte decine di visi formato francobollo. E' venuta meno la possibilità di formare i giovani, di dare consigli, di mostrare sul campo le migliori vie per affrontare un problema. Molti colleghi, dopo così tanto tempo passato senza contatti al di fuori del loro nucleo familiare, sono regrediti al loro archetipo genetico, privati degli ammortizzatori sociali che solo il confronto personale riesce a mantenere. E' una situazione che dobbiamo assolutamente superare, non solo per ritrovare la socialità aziendale, momento fondamentale per favorire le dinamiche evolutive tipiche delle economie avanzate, ma anche per ridare fiato ai centri città, ai centri direzionali, divenuti ormai inquietanti cattedrali nel deserto. La ripresa economica passerà dai grandi investimenti che stanno per essere lanciati, ma anche dalle piccole spese connesse alla nostra civiltà "godereccia" (non dobbiamo vergognarcene) che fanno vivere bar, ristoranti e commercio in genere. Non siamo fatti per stare chiusi in casa, siamo fatti per incontrare le persone, per viaggiare, per confrontarci con situazioni diverse e imprevedibili.

Dobbiamo evitare che la paura del virus diventi paura di tutto. Dobbiamo responsabilmente tornare a vivere come prima, con un po' di smart working e con tanto "hard working".

Un affettuoso saluto

Luigi Arrigo Bandini

.....

Questo viaggio della carretta telematica

Non abbiamo perso tempo.

L'ing. Francesco Pittaluga scavando nei suoi archivi e in altre sedi, ci ha mandato il seguito della storia della marineria in Adriatico, iniziata con la narrazione della compagnia Puglia e si conclude con la Veneziana. Pittaluga è un esploratore della marineria, ricorda la tenacia e l'obiettivo che si erano dati i capi delle spedizioni ai Poli, uomini di scienza, di ardimento e di mare. Pittaluga ha voluto mettere in luce il comandante Piero Buatier de Mongeot mancato in questi giorni, l'ultimo comandante della mitica Eugenio C.

Dopo l'articolo di Pittaluga una sorpresa: la testimonianza dell'ing. Admeto Verde sulla navigazione nel golfo di Napoli, degli ultimi vapori provenienti dalle isole del Quarnaro e da Fiume tra questi il p.f.o Abbazia che i procidani ricordano e che rappresenta l'anello geografico e storico tra i due mari. Un racconto scritto dall'ingegnere Admeto Verde, con passione e sentimento. Ringrazio il dottor Paolo Rastrelli fondatore e animatore di CSTN Centro Studi Tradizione Nautiche della Lega Navale Italiana, che dieci anni fa insieme ad altri appassionati, ebbe l'idea di mettere in rete una rivista, con tutti i crismi grafici e redazionali di un cosiddetto cartaceo, articoli di fior di esperti nella scienza e nell'ardimento sportivo, mantenendo la struttura classica grafica che si addice ai temi nautici marinari. (DL)

STORIA DELLA **MARINERIA ITALIANA**

di Francesco Pittaluga

“ IL VESSILLO DI SAN MARCO SUI MARI DELLE INDIE ORIENTALI “

Quando la Serenissima e la città di San Giusto erano in mani straniere
e oggi si contendono la supremazia in Adriatico

Come abbiamo avuto modo di osservare nello scorso capitolo di questa “Storia della Marineria Italiana” dedicato alle vicende della “Puglia di Navigazione”, dopo l’annessione al Regno d’Italia nel 1866 il Veneto si trovava in campo marittimo in condizioni di inferiorità rispetto ad altre aree del Paese, sia per mancanza di un’adeguata marina mercantile, di una penuria di impianti portuali e, soprattutto, a causa della perdita della storica funzione di Venezia quale intermediaria fra Mitteleuropa e Oriente, visto che la politica economica asburgica dopo l’annessione della “Serenissima” le aveva preferito per vari motivi il porto di Trieste onde assolvere questa funzione.

Purtroppo con l’Unità della nazione per alcuni decenni questo stato di cose non cambiò di molto: mentre l’Austria-Ungheria impegnerà grandi risorse col preciso intento di conquistarsi il controllo dell’Adriatico ed i commerci verso il Medio e l’Estremo Oriente, l’Italia non se ne preoccupò più di tanto e alla trascuratezza dello Stato corrispose nel caso di Venezia una preoccupante inerzia regionale, quasi che la città fosse divenuta immemore del suo passato vanificando nell’indifferenza delle classi commerciali e industriali locali il tentativo di farle ricoprire di nuovo il suo ruolo di “regina del mare”. Mentre infatti nelle altre città a vocazione marittima,

“in primis” Genova, si moltiplicavano, anche se non sempre con successo, le iniziative per costituire nuove società di navigazione, i vari sforzi tentati in tal senso a Venezia andavano tutti falliti, quasi che le sue forze d’azione sul mare si fossero ormai esaurite dopo più di due secoli di politica di terraferma.

Ferrovie dello Stato Italiano, Adriatico e India

Negli anni in cui nel Basso Adriatico si affermavano le attività marittime della “Puglia” che arrivavano ad interessare anche i traffici da e per la Laguna e le navi di importanti compagnie sia nazionali che estere attraccavano comunque ai moli della città di San Marco, la prima iniziativa seria di inserirsi di nuovo nel circuito dei traffici marittimi fu dovuta all’opera di Gualtiero Fries, direttore dell’ufficio commerciale delle “Strade Ferrate Adriatiche” che, per conto della consociata “Società Strade Ferrate Meridionali”, qualche anno prima che ambedue confluissero nel nuovo consorzio “Ferrovie dello Stato Italiane”, compì un lungo viaggio nelle Indie Orientali allo scopo di rendersi conto della potenzialità di possibili scambi commerciali coi mercati di quei Paesi e di conseguenza della eventualità di istituire nuovi collegamenti marittimi onde favorire una nostra maggiore espansione economica in quelle aree del mondo dove la presenza di Venezia e dei veneziani era stata di casa per secoli. Fries si persuase della possibilità di uno sviluppo delle relazioni commerciali fra il Mare Adriatico e l’India purché queste ultime fossero supportate da regolari comunicazioni marittime che avrebbero potuto avere in Venezia il suo capolinea europeo ideale.

Baroni e imprenditori , 43 soci per la rinascita di Venezia, ordinate nuove navi ai cantieri genovesi

A fronte dell'apparente disinteresse del governo, l'iniziativa passò quindi ai privati nella persona del barone nonché banchiere Alberto Treves di Bonfili che, convinto della necessità della rinascita marinara della sua città, costituì in data 28 dicembre 1898 la “Società Veneziana di Navigazione a Vapore” con sede in Cà Corte dell'Albero nei pressi del Canal Grande. Al suo capitale azionario iniziale di un milione e mezzo di lire dell'epoca concorsero importanti nomi dell'aristocrazia e del mondo imprenditoriale veneto del momento, fra i quali i conti Nicolò e Angelo Aldobrandini Papadopoli, i baroni Silvio, Giuseppe e Beniamino Coen, i conti Amedeo ed Edoardo Corinaldi, l'ingegner Luigi Alzona, i cavalieri Giovanni Stucky ed Emilio Lebreton oltre a importanti commercianti quali i fratelli Giacomo e Luigi Levi, i Vianello Moro e altri: in tutto 43 soci fondatori col barone Treves eletto all'unanimità presidente del consiglio di amministrazione.

Avvalendosi delle previdenze marinare previste dalla legge numero 318 del 23 luglio 1896, invece di rivolgersi al mercato dell'usato furono subito ordinati ai cantieri nazionali i primi due piroscafi della nuova compagnia. Entrambi costruiti a Genova, saranno l' “Alberto Treves” di 3800 tonnellate, varato quasi totalmente allestito dallo scalo dei Cantieri Odero della Foce il 22 maggio 1900 e consegnato il 31 del mese ed il “Manin” di 2600 tonnellate, costruito a Sestri Ponente dall'Ansaldo e completato entro l' agosto di quello stesso anno. Le due navi avevano il profilo tipico dei mercantili del

tempo: prua diritta, poppa a clipper, casseri prodiero e poppiero molto pronunciati, sovrastrutture a centro nave con coperta continua, due alberi, cinque stive di carico, due a proravia e poppavia ed una a centro nave collocata fra il ponte di comando e il fumaiolo dal disegno classico del tempo, verticale e molto pronunciato.

Potevano trasportare anche una dozzina di passeggeri sistemati in quattro cabine e presero servizio sia per viaggi liberi per l'Inghilterra e il Nord America che per Calcutta, su quella che diverrà la rotta più importante per la “Veneziana”, al comando rispettivamente dei capitani Giovanni Krall e Adolfo Bettanini.

P%O e Navigazione Generale Italiana, Lloyd Austriaco concorrenti della società Veneziana sulla rotta delle Indie , del Nord Atlantico

Il primo anno di esercizio diede buoni risultati nonostante avesse coinciso con la destabilizzazione dell' Estremo Oriente dovuta alla Rivolta dei Boxers in Cina. Cessati i disordini, la “Veneziana” portò avanti il suo progetto di organizzare una linea regolare fra Venezia e l'India che si scontrò fin da subito con gli interessi, ormai consolidati in quel settore commerciale fin dai tempi dell'apertura del canale di Suez nel 1869, della “Peninsular & Oriental” britannica, del “Lloyd Austriaco” e della nostra “Navigazione Generale Italiana” che arrogava a sé l'esercizio di tali collegamenti, esercendo già da alcuni decenni con profitto una linea regolare fra Genova e Bombay. Ciononostante e con la precisa speranza di potere riconquistare le posizioni di cui Venezia aveva goduto nel suo glorioso passato, a fronte del fatto che sia “P&O” che “N.G.I.”

godevano di precise sovvenzioni governative, sia italiane che inglesi, gli azionisti veneti dopo ripetute insistenze riuscirono nel 1903 a stipulare col governo una nuova convenzione per l'esercizio di una linea mensile Venezia-Calcutta sovvenzionata dallo stato con un milione di lire all'anno per cinque anni. Da parte di "N.G.I." la reazione fu piuttosto violenta ma i buoni uffici del dottor Fries, del barone Treves e dell'allora sindaco "storico" di Venezia conte Filippo Grimani consentirono la salvaguardia dei diritti appena stipulati per la "Veneziana" e fecero sì che dall'ottobre del 1903 potessero iniziare i viaggi regolari che riportarono il vessillo di San Marco, emblema della compagnia, a sventolare di nuovo sui mari delle lontane Indie.

Fin dall'inizio la concorrenza dei gruppi armatoriali rivali, "in primis" il "Lloyd Austriaco" che aveva fino a quel momento avuto il monopolio di quasi tutti gli scambi commerciali fra l'Adriatico e l'India, fu molto serrata ma il direttivo della nuova compagnia riuscì a stipulare precisi accordi anche con i rivali stranieri e ad avere l'esclusiva su alcuni carichi, dal legname allo zucchero allo zolfo che imbarcava a Catania, al cemento da costruzione.

Altri ordini, altre nuove navi

Data la previsione di un buon andamento dei traffici vennero quindi ordinate tre nuove navi costruite al Muggiano presso La Spezia fra 1904 e 1905: il "Barbarigo", l' "Orseolo" e il "Caboto", tutte stazzanti all'incirca 4500 tonnellate cui nel 1906 si aggiunse il "Dandolo" sempre costruito al Muggiano e dalle medesime caratteristiche e tonnellaggio. Con queste navi la consistenza della flotta sociale raggiunse le sei unità, tutte

nuove e piuttosto grandi per gli standards dell'epoca, con le quali la "Veneziana" eserciva la linea sovvenzionata per Calcutta e si dedicava al trasporto di carbone sia dal Nord America che da Cardiff nel Galles, allora il più importante porto minerario del mondo.

Tutte le navi avevano sistemazioni per alcuni passeggeri e negli anni precedenti lo scoppio del primo conflitto mondiale la linea per Calcutta era interessata da un traffico medio annuo di circa mille persone e più di centomila tonnellate di merce.

Nel 1910 la convenzione con lo Stato venne confermata e prorogata per altri tre anni, periodo non molto lungo forse in relazione alle proteste mai sopite della "N.G.I." e di altri consorzi marittimi desiderosi di prendere il posto della società di Venezia su tale linea: i vertici della "Veneziana" si curarono però poco di ciò e, anzi, pensavano di estenderla a Cina e Giappone. A tale proposito nel 1911 acquistarono il vapore "Monginevro" della "Alta Italia" di più di 5000 tonnellate, costruito nel 1908 a Palermo e ribattezzato "Veniero": i venti di guerra che cominciavano a soffiare non permisero però l'attuazione di tale progetto e fino alla vigilia dello scoppio delle ostilità le navi della compagnia continuarono ad operare sulla linea indiana scalando mensilmente da Venezia: Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Porto Said, Suez, Massaua, Aden, Colombo, qualche volta Madras e infine Calcutta. Tutti i porti dell'itinerario erano interessati allo smistamento di varie tipologie di merci e per quanto riguarda il traffico passeggeri si trattava per lo più di funzionari e personale coloniale in trasferta diretto sia ai possedimenti italiani in Africa che a quelli inglesi in Asia. La "Veneziana" cercò di inserirsi anche nel traffico di cabotaggio in Adriatico, allora appannaggio della "Puglia" e

delle agguerrite compagnie austroungariche che peraltro operavano tutte in regime di sovvenzione statale. Onde riallacciare le antiche relazioni con la Dalmazia e, in generale, con i porti della sponda orientale, la società si sentì sollecitata ad assumere l'iniziativa di una linea seppur senza aiuto governativo.

Nel 1910 venne quindi acquistato il piccolo piroscafo “Veneto” di 500 tonnellate, costruito a Kiel nel 1892 di proprietà della “Società Veneta di Navigazione Lagunare” che, il 6 settembre di quell'anno, inaugurò una linea celere settimanale fra Venezia, Zara, Sebenico e Spalato: nel primo anno di esercizio il numero dei passeggeri trasportati raggiunse le 2500 unità ed il movimento merci fu di quasi 3000 tonnellate, ma nel 1912 il servizio dovette essere sospeso per il forte onere di passività riscontrato in mancanza delle sovvenzioni statali e la concorrenza nazionale della “SITMAR”, compagnia inseritasi da poco in quei collegamenti e di cui ci siamo già occupati nello scorso capitolo di questo resoconto.

Il conflitto italo-turco interessò solo in minima parte i traffici della “Veneziana”, anche se il suo “Manin”, sotto carico a Sulina in Romania nel settembre 1911, restò bloccato con tutto l'equipaggio nel Mar Nero fino all'ottobre del '12. Il risultato degli esercizi annuali successivi fu comunque soddisfacente per il rialzo dei noli a seguito della guerra balcanica: in conseguenza di ciò la convenzione per la linea indiana venne rinnovata nel 1913 per altri cinque anni e ciò comportò l'acquisto dell'ottavo piroscafo della compagnia, il “Loredano” ex “Port Caroline”, costruito a Newcastle nel 1905 ed entrato in servizio il 29 gennaio 1915. Con questa unità il tonnellaggio complessivo della flotta superò le 30.000 tonnellate e le linee coperte andavano da quella mista merci-passeggeri per Calcutta ai viaggi liberi con merci varie

da e per il Nord Europa e le coste atlantiche del Nord America.

La prima guerra mondiale ,una tempesta purtroppo perfetta

Il consiglio di amministrazione riunitosi nei primi mesi del 1914 confermò tutti o quasi i soci fondatori ai vertici della compagnia e ipotizzò pure piani di espansione che prefiguravano futuri progetti e nuovi mari da solcare: purtroppo ciò che succederà di lì a poco cambierà questi ottimistici programmi e la tempesta in arrivo si abatterà anche sui traffici della società di Venezia.

Iniziate le ostilità nell'agosto del 1914, essi subiranno una prima contrazione: dopo alcuni viaggi a New York effettuati dal "Manin" e dalla "Orseolo" che, oltre alle merci, riportavano in patria anche passeggeri americani che fuggivano dai venti di guerra europei, nel gennaio del 1915 le due navi assieme all' "Alberto Treves" ed al "Veniero" verranno poste in disarmo. Le altre unità della "Veneziana" continueranno ad operare da Genova e Livorno, dato che l'Adriatico era divenuto poco sicuro per la presenza di mine galleggianti e l'attuazione del blocco navale che ne precludeva la navigazione. Dopo la nostra entrata in guerra, però, tutte le navi della "Veneziana" vennero requisite e, date le loro dimensioni, adibite ai trasporti militari nel Nord Atlantico per il trasferimento da una sponda all'altra dell'oceano di uomini, mezzi e armamenti. Quattro di esse pagarono il loro tributo alla guerra sul mare: a cominciare dal "Dandolo", silurato il 28 luglio 1916 al lago di Capo

Spartivento lungo la costa sud-occidentale della Sardegna. Seguirà il “Caboto”, colato a picco dai siluri di un sommergibile austriaco al largo di Populonia nel golfo di Baratti presso Piombino il 23 dicembre 1917; il “Manin” affondato il 1 ottobre 1918 in Atlantico da un u-boot germanico e seguito tre giorni dopo dall’ “Alberto Treves” silurato anch’esso da un sottomarino tedesco a nord dell’Irlanda. Fortunatamente tutti e quattro i naufragi si risolsero con la perdita di poche vite umane e, nonostante i gravi rischi per la navigazione, la linea per Calcutta, vitale anche per le relazioni con le nostre comunità presenti nelle colonie italiane del Mar Rosso, venne mantenuta da Genova, anche se saltuariamente, fino al 1918 adibendovi il piroscafo “Loredano” che, al comando del capitano Silvio De Bei, durante uno di questi rischiosi viaggi nel febbraio del 1917 riusciva a respingere a cannonate un attacco subacqueo in pieno Mediterraneo mentre era in rotta per Porto Said. A parziale sostituzione delle unità perdute, a guerra non ancora conclusa vennero acquistate la “Principessa Jolanda” di 2900 tonnellate, varata ad Ancona nel 1903 per gli armatori Capellino di Genova e il “Lepanto” di 4500 tonnellate, già “Elvaston” inglese costruito a Sunderland nel 1913 cui seguirono nel 1919 un nuovo “Alberto Treves” ed un secondo “Caboto”, entrambi di più di 5000 tonnellate, varati a Belfast fra 1917 e 1918.

Dopo l’armistizio di Villa Giusti del 4 novembre 1918 e la conseguente scomparsa della marina asburgica, Venezia sperò di riottenere la posizione di rilievo che aveva avuto a suo tempo nei riguardi dell’armamento adriatico. Mentre però sul versante tirrenico i traffici marittimi verranno riattivati al più presto, su quello adriatico la ripresa sarà più lenta per l’instabilità politica di tante delle terre bagnate da questo

mare, le condizioni di arretratezza infrastrutturale in cui versavano molti degli approdi e gli entroterra delle sue coste orientali e le difficoltà imprenditoriali, e aggiungerei anche ideologiche e campanilistiche, incontrate nel cercare di armonizzare gli interessi di Venezia con quelli della vicina Trieste, ora riunita all'Italia, che erano spesso contrastanti e divergenti fra loro.

Cessata nel primo dopoguerra la requisizione delle navi mercantili da parte dello Stato, alla “Veneziana” venne al momento a mancare il rinnovo delle sovvenzioni onde mantenere il collegamento con l’Oriente. Non è chiara la ragione di ciò, anche se si può ipotizzare che la pressione di qualche altro gruppo armatoriale non ne fosse estranea : fatto sta che la compagnia decise coraggiosamente di continuare il servizio in regime libero, portando il numero dei viaggi annuali da dodici a nove onde cautelarsi nel tentativo di ottimizzare al meglio le reali necessità di traffico ed il conseguente impiego del naviglio disponibile. Si provvide ad un aumento di capitale portato a quindici milioni e grazie a ciò fu possibile acquistare altre cinque unità di nuova costruzione o di seconda mano, ma comunque recenti, stazzanti tutte intorno alle 5000 tonnellate. Esse saranno un nuovo “Manin” allestito a Venezia nel 1921; un altro “Dandolo” costruito sempre nel 1921 in Inghilterra a Wallsend-on-Tyne; il “San Michele” commissionato ai cantieri inglesi di Howdon fra 1920 e 1921; il “Marco Polo” ex “Nelda” ed il gemello “Vittoria” cui non verrà cambiato nome, costruiti entrambi a Monfalcone nel 1920 per conto di un’altra compagnia nazionale e acquistati dalla “Veneziana” nell’agosto del 1924. Nel frattempo, a causa del decesso del barone Treves, la carica di presidente venne affidata al conte Aldobrandini Papadopoli per passare fra il 1922 ed il 1925

al commendator Giulio Coen sostituito poi dall'ingegner Achille Gaggia.

Le sovvenzioni statali

Con l'immissione in linea delle nuove unità e nonostante il permanere dell'assenza delle sovvenzioni statali, la linea per Calcutta venne raddoppiata con partenze alternate da Venezia e da Genova: scelta coraggiosa anche a fronte della concorrenza delle tante marinerie, sia nazionali che estere, su tale direttrice. La "Veneziana" riuscirà comunque a chiudere sempre in attivo i suoi bilanci e continuerà ad incrementare la sua flotta: venduto il "Principessa Jolanda" nel 1925, procedette all'acquisto della motonave "Maully" di quasi 6000 tonnellate costruita qualche anno prima a Monfalcone per i Cosulich di Trieste. Poi nel 1926 ordinò sempre a Monfalcone un'altra motonave delle caratteristiche simili che sarà la "Marin Sanudo" consegnata alla fine di quello stesso anno. Principale caratteristica di entrambe le unità la mancanza di un fumaiolo vero e proprio secondo l'uso che si stava diffondendo all'epoca soprattutto presso le marine scandinave e che prevedeva l'espulsione dei gas di scarico dei motori diesel di recente applicazione attraverso dei veri e propri tubi di scappamento verticali o tramite le strutture degli alberi della nave stessa. Alla loro entrata in servizio le due unità ebbero successo per le novità e le qualità tecniche dell'apparato motore e delle dotazioni di bordo: forse anche in conseguenza di ciò in quello stesso anno la linea per Calcutta otterrà nuovamente un prezioso contributo statale quale riconoscimento ufficiale della sua importanza nell'ambito dell'import-export nazionale e come attestato dell'alto

standard operativo della compagnia. Provvedimento che arriverà opportuno proprio alla vigilia dei nuovi dazi protettivi che il governo inglese introdurrà di lì a poco sui prodotti importati dall'India all'Europa sui mercantili non battenti bandiera britannica.

Nel 1928 il "Barbarigo" sarà venduto all'armatore Biagio Assereto di Genova da cui verrà ribattezzato "Ugolino Vivaldi" e nel corso di quello stesso anno le sovvenzioni statali furono perfezionate e confermate per i successivi dieci anni, con l'obbligo da parte della "Veneziana" di effettuare non meno di ventiquattro viaggi all'anno da Genova e Venezia con prolungamento della linea fino a Rangoon in aperta concorrenza con lo storico collegamento verso la Birmania effettuato dal Nord Europa e dal Mediterraneo dalle navi della britannica "Bibby Line". Nel 1930 ci sarà un nuovo aumento di capitale a trenta milioni e tutte le azioni della compagnia vennero assunte dal "Credito Industriale di Venezia" mentre la carica di presidente del consiglio di amministrazione passò al conte Giuseppe Volpi di Misurata, personaggio di spicco del mondo imprenditoriale e politico di quegli anni, che ricoprirà oltre a questa altre cariche prestigiose e sarà a più riprese governatore della Tripolitania, ministro delle Finanze, primo procuratore della Basilica di San Marco, presidente della Confindustria, della Biennale di Venezia nonché co-fondatore della Mostra del Cinema di Venezia.

Grazie alla sua influenza, fra 1930 e 1931 si procedette ad un rinnovamento della flotta sociale, dovuto peraltro più a ragioni di prestigio che ad una vera e propria necessità operativa. Dato il successo del "Mauli" e della "Marin Sanudo" vennero ordinate ai cantieri di Monfalcone quattro nuove unità gemelle che ne affinavano ed ampliavano le

caratteristiche. Stazzanti più di 5000 tonnellate, lunghe 133 metri e dotate di moderni apparati motore FIAT a due tempi di 4400 c.a., entrarono in servizio all'inizio del decennio nel seguente ordine: un secondo "Barbarigo" e poi "Birmania", "Cortellazzo" e "Volpi". Belle motonavi dalla linea compatta ma filante, erano dotate di ampie sovrastrutture a centro nave, un unico fumaiolo ben proporzionato e di cinque stive per il carico. Navi miste, disponevano di confortevoli sistemazioni per una quarantina di passeggeri tutti ospitati in cabine esterne con un'ampia passeggiata coperta a disposizione ed una grande sala polivalente a proravia sul cassero centrale con ampi finestroni e vista a 180 gradi che funzionava sia come sala di soggiorno che ristorante. Immesse in servizio sulla linea per le colonie e l'Oriente, incontrarono fin da subito il favore della clientela e degli operatori commerciali e permisero la vendita delle navi più anziane della flotta, in parte cedute ad altri armatori nazionali o demolite. Se ne andarono così l' "Orseolo", il "Veniero", il "Loredano", il "Manin", il "Lepanto", l' "Olivolo" e il "Marco Polo". La "Marin Sanudo" fu noleggiata al "Lloyd Triestino" e alla fine restarono in servizio il "Treves", il "Caboto", il "Dandolo", il "Maully", e ovviamente le quattro nuove motonavi.

La crisi economica del 1929 e i riflessi sui commerci marini

La grande depressione economica mondiale che stava in quel momento influenzando negativamente anche il mercato dei noli e i traffici marittimi in generale fece sì che per la prima

volta, nonostante le sovvenzioni statali, nel 1932 l'esercizio annuale venisse chiuso con una pesante perdita: pertanto dal 1933 il servizio per Calcutta venne ridotto da ventiquattro a dodici viaggi annui con partenze mensili, mantenendo il prolungamento fino a Rangoon ed estendendo le partenze dai porti del Nord Europa allo scopo di allargare il bacino del traffico.

Scoppiato il conflitto italo-etiopico le navi della "Veneziana" furono adibite a vari viaggi per l'Africa orientale trasportando truppe e materiali militari per conto del governo e alcune di esse, precisamente "Mauly", "Caboto" e "Dandolo", dovettero subire particolari potenziamenti nei bigli di carico per il sollevamento e lo stivaggio di manufatti molto pesanti quali mezzi corazzati, cannoni e altro. Nel 1936, poi, a seguito di quanto già attuato in parte nel 1932, sopravvenne a livello governativo la decisione di dare un ulteriore e definitivo assetto ai servizi marittimi di preminente interesse nazionale: al "Lloyd Triestino" verrà affidata la totalità di quelli pertinenti il settore orientale oltre gli Stretti con piena operatività a partire dal 1 gennaio 1937. Entro quella data la "Veneziana" dovette cedere alla consorella triestina sia la linea di Calcutta che tutte le sue navi, ad eccezione di "Barbarigo" e "Birmania" che passeranno alla "Italia di Navigazione" di Genova. Per inciso, nessuna di loro sopravviverà al secondo conflitto mondiale anche se avranno alcuni anni di onorato servizio nei ranghi delle nuove compagnie di cui andranno a fare parte.

Veneziana ammaina la bandiera sociale

Per quanto riguarda la “Veneziana”, la sua bandiera venne ammainata per sempre dopo trentasette anni di onorata attività: a testa alta, però, visto che il suo ultimo bilancio si era chiuso con un attivo di quasi tre milioni di lire. Si può dire oggi che la società venne sacrificata alle esigenze commerciali e organizzative del momento anche se il suo dinamismo farà proseliti in area veneta con le future realtà armatoriali quali la “SIDARMA” del dopoguerra ed avrà idealmente in “Adriatica” chi continuerà a portare con onore il vessillo di San Marco sui mari d’Oriente e, in alcuni casi, il nome degli illustri personaggi storici veneziani riportati a prua e a poppa delle sue navi.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 2 luglio 2020

Ingegnere aeronautico -Console associazione “A Compagna”-Genova- storico aero-navale

Dalla rivista online CSTN n.. 94 , giugno 2020

UNA “PICCOLA “

AVVENTURA A BORDO

Breve storia di un capitano da Cherso a Capri
e di una nave da Fiume a Napoli

dell’ing. Admeto Verde

Tanto si è scritto sull'esodo delle popolazioni istriane, fiumane e giuliane in generale al termine della seconda guerra mondiale. Senza voler minimamente sminuire la tragica portata degli avvenimenti, è interessante notare che l'esodo, oltre che gli uomini, riguardò anche le navi.

La Società Anonima di Navigazione Fiumana, che aveva sede a Fiume ed era presieduta dal senatore Riccardo Gigante e diretta dal commendator Costantino Simeone, prima della guerra era assegnataria dei servizi marittimi sovvenzionati del Quarnaro e dell'Adriatico Orientale. Allo scoppio delle ostilità aveva una flotta di 15 navi, tra cui le modernissime motonavi gemelle Abbazia e Laurana, di 390 tsl, costruite nel 1939 dai locali Cantieri del Quarnaro per la linea della Riviera. Al momento della progettazione la società aveva considerato la possibilità di dotare le due navi di impianto di propulsione «Voith-Schneider», e per questo aveva fatto provare le carene alla Vasca Navale di Roma; alla fine si optò per una convenzionale propulsione a due eliche, ma il disegno particolare della carena rimase. Di notevole interesse, anche estetico, il disegno aerodinamico del ponte di comando, col fumaiuolo «a bolide» raccordato al casotto della timoneria.

Tralasciando le vicende belliche, diciamo subito che le navi della Fiumana furono abbastanza fortunate, poiché tranne la motonave Lorenzo Marcello, affondata nel 1943, tutte le altre sopravvissero, anche se alcune, catturate, navigarono sotto altre bandiere.

La motonave ABBAZIA

La motonave Abbazia, protagonista della nostra storia, fu requisita a Fiume nell'aprile 1941 e utilizzata lungo la costa dalmata per missioni di trasporto personale e materiale; in un

primo momento era stata destinata a essere trasformata in nave soccorso aerei come la gemella Laurana (il materiale era già stato preparato), ma il progetto fu poi accantonato perché si era reso disponibile allo scopo il piroscalo Capri della SPAN. Nel giugno 1943 fu derequisita dalla Regia Marina e lasciò Fiume per Brindisi, dove stavolta fu requisita dal ministero delle comunicazioni per conto delle Ferrovie dello Stato. Messa in servizio lungo le coste ioniche, fu poi derequisita dalle FS il 3 settembre, per essere nuovamente requisita dalla Regia Marina, rimanendo nel settore ionico. A un certo punto fu posta, come la maggior parte delle navi italiane, sotto controllo alleato, venendo restituita all'amministrazione italiana nel giugno 1945. Finalmente l'Abbazia, che intanto era stata trasferita al compartimento marittimo di Civitavecchia, fu radiata dal ruolo del naviglio ausiliario dello stato il 16 maggio 1946, e fu restituita nelle disponibilità dell'armatore un mese dopo, quando nel frattempo era giunta a Napoli, con buona parte dell'equipaggio fiumano.

Se la Fiumana poté dirsi abbastanza fortunata per le navi, non lo fu per il resto. Il 3 maggio 1945 Fiume era stata invasa dagli jugoslavi, e il presidente Gigante fu catturato e fucilato; il cadavere fu gettato in una foiba. La società, che intanto aveva trasferito la sede legale a Venezia, aveva praticamente perso tutti i settori di traffico. Simeone, invece, assunse la direzione della Sidarma, altra importante compagnia di navigazione fiumana che pure, prudentemente, aveva trasferito la propria sede a Venezia.

La Società Partenopea di Navigazione, assuntrice dei servizi sovvenzionati dell'arcipelago Campano, si trovava in una situazione opposta a quella della Fiumana: aveva perso alcune navi in guerra (una, il Santa Lucia, con un pesante bilancio di

vite umane), altre necessitavano lavori di riparazione anche notevoli, ma nel contempo aveva fretta di ripristinare in modo stabile le proprie linee.

La disponibilità dell'Abbazia era quanto di meglio si potesse auspicare in tali circostanze. Dopo essere stata derequisita il 16 giugno 1946 l'unità entrò in servizio sulla linea postale Napoli – Capri in noleggio alla SPAN, mantenendo l'equipaggio della Fiumana. Il comandante titolare era Romano Petrani, nativo dell'isola di Cherso ma residente a Fiume. Prima della guerra era stato uno dei capitani più in vista della società, al comando delle cui navi percorreva le rotte del Quarnaro e della Riviera di Abbazia; nelle sere d'estate era lui a condurre il vaporetto nelle gite serali da Fiume denominate "Fresco in Mare". Come primo ufficiale era imbarcato Antonio Petrani, originario di Lussinpiccolo e omonimo, nonché lontano parente del capitano Petrani. Alle dipendenze della Fiumana c'erano anche molti elementi marchigiani (originariamente dipendenti della S.A.I.M. di Ancona, una compagnia in precedenza assorbita) per cui sull'Abbazia imbarcarono anche il comandante Bilò e il direttore di macchina Giaccaglia.

Nel 1949 la proprietà dell'Abbazia passò dalla Fiumana alla società «Armanavi», che era stata costituita in precedenza a Venezia appunto con lo scopo di gestire le navi della Fiumana. L'Armanavi trasferì la sua sede a Napoli il 10 settembre 1949 e, controllata dalla SPAN, funzionò da quel giorno come sua sussidiaria risultando come proprietaria di alcune navi.

L'Abbazia diventerà una delle principali protagoniste sulle rotte del golfo di Napoli, e negli immediati anni del dopoguerra contese al piroscafo Capri il ruolo di nave ammiraglia. A bordo dell'Abbazia fu festeggiato, nel 1950, il venticinquesimo anniversario della costituzione della SPAN.

La Fiumana vide molte delle sue navi trasferirsi nel Tirreno, così nell'aprile 1947 arrivò a Napoli, in noleggio alla SPAN, anche il piroscafo Lussino (221 tsl), costruito a Lussinpiccolo nel 1912, adibito alla linea turistica Napoli – Sorrento – Capri; dopo una parentesi a noleggio della Navigazione Toscana, dall'ottobre 1947 a metà 1949, il piroscafo rientrò a Napoli e fu inserito dalla Fiumana nella trattativa per la vendita dell'Abbazia e quindi ceduto alla SPAN “a buon prezzo”. Il Lussino, capace di trasportare 400 passeggeri in classe unica, fu accettato dal Ministero della Marina Mercantile per l'esercizio delle linee sovvenzionate, e pertanto venne posto in esercizio, registrato però in nome dell'Armanavi e da questa formalmente noleggiato alla SPAN.

Un drammatico evento

Proprio l'Abbazia il 31 ottobre 1952 fu protagonista di un drammatico evento, per fortuna conclusosi a lieto fine. Quel giorno la nave era partita da Napoli per Capri alle dieci, con mare mosso e un impetuoso vento di ponente – libeccio, con circa 450 passeggeri. Al comando c'era Romano Petrani, che aveva stabilito la sua residenza a Capri, come avevano fatto altri dei marittimi-esuli dell'Abbazia (tra cui il primo ufficiale Antonio Petrani), in quanto nel 1946 la nave era di base sull'isola¹.

All'entrata del porto di Capri il capitano Petrani, proprio al momento di iniziare la manovra d'attracco, fu colto da un grave malore e si accasciò sul ponte. Il primo ufficiale si era già portato al suo posto di manovra a poppa, così in quel momento in plancia assieme al comandante c'era solo il marinaio al timone, Cristoforo Budicin, istriano, di Rovigno, il quale era giunto esule a Napoli con la famiglia nel 1948, e dove

prontamente aveva trovato imbarco con la SPAN. Egli, quindi, non faceva parte dell'originario equipaggio della nave.

Budicin ebbe la prontezza di chiamare subito macchine indietro al telegrafo, per evitare che la nave finisse in banchina, dopodiché invocò l'aiuto del nostromo che stava al suo posto a prua.

Da parte sua il nostromo, Giuseppe Esposito, di Sorrento, si era accorto che la nave non virava a sinistra per portarsi all'ormeggio ma proseguiva la sua rotta contro la banchina, e alzando lo sguardo al ponte di comando aveva visto Budicin che invocava soccorso. Fendendo la folla, il nostromo si arrampicò per le scalette, raggiunse in un attimo il ponte di comando, impugnò il telegrafo di macchina e completò la manovra, portando la nave felicemente all'ormeggio. Esposito in guerra era stato maresciallo di marina e aveva comandato dei Mas, e quindi fortunatamente aveva una buona abilità nel manovrare. La maggior parte dei passeggeri non si accorse di nulla. Fu così possibile portare anche gli immediati soccorsi al capitano Petrani.

Sia Budicin sia Esposito ricevettero una lauta gratifica dalla società per aver salvato la nave. Anche se Esposito dovette fronteggiare un'assurda accusa da parte delle competenti autorità, con rischio di procedimento disciplinare, per aver assunto il comando di una nave senza averne i titoli. Pochi anni dopo anche il figlio di Budicin, Giacomo, fu ingaggiato dalla SPAN, addetto al servizio di camera. L'ictus che aveva colpito Petrani, già cinquantottenne, comportò una lunga convalescenza che purtroppo pose fine alla sua carriera sul mare, anche se da pensionato poté dedicarsi felicemente alle sue passioni, la pittura e la fotografia.

Poco dopo, nel dicembre 1952, l'Abbazia fu ribattezzata Città di Abbazia in ottemperanza alle disposizioni del nuovo

Regolamento del Codice della Navigazione, che vietava che ci fossero due navi con lo stesso nome. L'altra Abbazia era un vecchio piroscafo della Soc. Adriatica.

Nel 1954, assieme al Capri, vi fu ambientato il film di Luigi Capuano «Ballata Tragica», con Teddy Reno e Beniamino Maggio.

Nella famiglia marinara della SPAN si era intanto venuto a ricreare un pizzico di Venezia Giulia, perché oltre i fiumani dell'Abbazia e l'istriano Budicin, una delle figure più importanti era il capitano Vittorio Filbier, triestino sposato a Napoli, che però era impiegato con la compagnia già dagli anni trenta, e ne era uno dei comandanti più apprezzati. Filbier era stato colto dall'armistizio in Germania, dove era stato inviato come ufficiale di collegamento, e dovette superare parecchie disavventure prima di ricongiungersi alla famiglia della SPAN. Proprio sulla Città di Abbazia nell'aprile 1955 si tenne una simpatica cerimonia per festeggiare il pensionamento del cap. Gabriele Cacace, capo marittimo della società, e la nomina di Filbier a suo successore.

Anche la comunità fiumana e dalmata di Napoli, che aveva nell'Abbazia il legame con la perduta terra, ogni anno, il 15 giugno, in occasione della ricorrenza di San Vito, patrono di Fiume (nonché di Forio), si ritrovava a bordo in una sorta di pellegrinaggio ideale.

La Città di Abbazia proseguì la sua carriera con la Società Partenopea fino al 1975, quando fu venduta all'armamento libero; navigò ancora fino al 1991 e fu infine demolita a Napoli nel 1999.

L'autore ringrazia per la gentile collaborazione la signora Anita Petrani, Napoli; l'avv. Gino Esposito, Sorrento; il signor Giacomo Budicin, Napoli; il dott. Giorgio Petrani, Ravenna.

o*o

o*o

*Per me, fiumano di nascita, devo riconoscere all' ing. Admeto Verde una sensibilità e uno stato d'animo particolari nel descrivere la storia di queste navi e di questi uomini di mare, provenienti da una regione, in mani straniere, che non ha mai avuto una storia marinara come quella "italiana" .
Grazie ingegnere. (DL)*

.....

Uomini di mare e di stile

“ RICORDO DEL COMANDANTE PIERO BUATIER DE MONGEOT “

Anche il Comandante Piero Buatier de Mongeot se n'è andato: mi piace pensare che sia tornato sul ponte di comando del suo “Eugenio C.” e che abbia ripreso nei Campi Elisi dei Naviganti il ruolo di primo piano che ha avuto sempre, sia nella vita professionale che in privato. Non lo conoscevo benissimo ma ho avuto modo di incontrarlo a più riprese in occasione di incontri e manifestazioni varie a Palazzo San Giorgio, all'Istituto Nautico e altrove. E' sempre stato bello e costruttivo scambiare due parole con lui e avere l'opportunità di confrontarsi con la sua figura di Uomo e Comandante, dotato di una carica umana rara al giorno d'oggi ma comune

ai Naviganti della sua generazione e levatura. Quella geniale e preziosa dei grandi Marittimi che hanno avuto un ruolo di primo piano nelle vicende della nostra Marina Mercantile degli ultimi decenni e che ora, purtroppo, uno dopo l'altro ci stanno lasciando perchè le eliche del tempo che trascorre sono inesorabili e sempre in funzione.

Figura di grande prestigio e Uomo dalla grande umanità, abilissimo professionista amato dai suoi equipaggi e stimato dagli armatori. Protagonista di primo piano delle vicende della "Linea Costa" e non solo, ha legato il proprio destino sui mari al comando di tutte o quasi le unità passeggeri della flotta, cominciando dalla "Franca C." cui era legatissimo anche per motivazioni personali e familiari e poi, passando da "Anna C.", "Carla", "Enrico", "Federico" solo per citarne alcune fino all'ultima, la più prestigiosa di tutte, l' "Eugenio", l' "ultimo dei transatlantici" come viene citato nel titolo del suo bellissimo libro.

Era un piacere conferire con Lui e per me, che ho indossato con orgoglio per anni l'uniforme blu dell'Aviazione Civile che è figlia di quella degli Ufficiali di Marina, anche un onore personale che gli dimostravo con una deferenza sincera e sentita che riservo alle persone che considero speciali.

E il Comandante Butier de Mongeot lo era, speciale, e come Lui lo erano e lo sono quelli ancora in vita, tutti i grandi Comandanti e i Naviganti che hanno vissuto l'ultima epoca d'oro dei nostri Transatlantici. Come ho accennato nelle prime righe di questo mio modesto ricordo, mi conforta pensarli, quelli che non sono più fra noi, di nuovo sul ponte di comando delle proprie unità, protesi con lo sguardo fiero e consapevole di chi ha avuto una carriera straordinaria sui mari e se l'è costruita giorno dopo giorno grazie alle proprie doti di professionalità e umanità.

Noi che restiamo dobbiamo essere consapevoli di avere avuto la fortuna di conoscere queste persone e di averne potuto apprezzare le doti e gli insegnamenti.

I Grandi Uomini non muoiono mai: in tale ottica, sentite condoglianze ma ancora lunga vita al Comandante Buatier, riandando con la memoria al suono melodioso della sirena del suo “Eugenio” che senz’altro l’avrà riaccolto a bordo con tutto l’ equipaggio schierato e issando in suo onore il più bello dei suoi “gran pavesi”. E ora per sempre.

Francesco Pittaluga

Genova, 10 luglio 2020

Caro Francesco, hai fatto bene a ricordare Buatier de Mongeaot, perché oltre al suo ruolo egli rappresenta la aristocrazia degli uomini di mare .Prima che uscisse il suo libro di ricordi sull’Eugenio C , veniva spesso da noi in redazione , collaborando con la rivista TTM Tecnologie Trasporti Mare . 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 Mongeaot , intitolata “ Mi racconto “.

La storia comincia a Monfalcone il 21 novembre 1964 , lei, la nave, la racconta come se fosse un essere umano , tutta una vita prima del trapasso di proprietà e dell’ultimo viaggio nel 2004 in cui le lamiere sono sttate strappate dal suo corpo nella squallida spiaggia di Alang Bay. (DL)

LETTERE ATTUALITA'

LETTERA DELL'ING SCOPINICH SUI DATI UFFICIALI DEL CORONAVIRUS E DELLA LORO ATTENDIBILITA'

Decio, come ben sai seguo l'evolversi del Coronavirus sin dagli inizi del 24 Febbraio, raccogliendo diligentemente i dati forniti dal Ministero della Salute sul suo sito.

A volte, devo purtroppo registrare errori nelle tabelle ufficiali fornite dal ministero della salute, in merito ai dati della pandemia.

Già in data 24 Giugno dichiaravano 34644 morti, peccato che in data 23 Giugno i morti dichiarati erano ben 34675, cosa era successo??? i 31 morti in meno del giorno dopo, erano morti resuscitati?

Oggi facendo le somme di controllo fra Positivi (14642)+ Morti (34861) + Guariti (192198) = 241701 Casi totali, la somma dei casi totali dichiarata, risulta essere solo 241611 come da tabella odierna allegata.

Sono solo 90 casi in meno, ma mi domando come si fa a sbagliare delle tabelle in XLS che i conti li fanno da sole.

Boh!!!

Si tratta di dati ufficiali, speravo che qualcuno controllasse i numeri prima di renderli pubblici, altrimenti se non devo credere ai dati ufficiali a chi devo credere???

Sono sempre più perplesso.

Ing. Flavio Scopinich

.....

APPREZZAMENTO DI CONFITARMA
PER O.d.G. APPROVATO DALLA
CAMERA SULLE ISTANZE
DELL'ARMAMENTO

Confitarma esprime apprezzamento per l'ordine del giorno al Decreto Rilancio, presentato dai deputati Lorenzin, Navarra e Gariglio e approvato dalla Camera dei deputati che impegna il Governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dalla Confederazione Italiana Armatori in materia di ripartenza delle crociere tra porti nazionali e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro.

In particolare, l'ordine del giorno impegna espressamente il Governo:

- a consentire alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020;
- a consentire alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l'emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31

dicembre 2020, dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998.

L'auspicio è pertanto che il Governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti.

Roma, 10 luglio 2020

LETTURE LIBRI

EVENTI

PREMIO MURSIA

“TIGRI DI CARTA” di Sara Recordati

Vincitore della quarta edizione del
Premio Letterario rtl 102.5-Mursia romanzo
italiano

"Volevo raccontare uno spaccato dell'Italia di oggi attraverso le vicende di una famiglia. La precarietà dei giovani, le difficoltà delle donne e la mancanza di meritocrazia emergono nelle vite dei tre fratelli: persone normali, che chiunque di noi potrebbe conoscere. Mi piaceva anche mettere a confronto le generazioni per comprendere meglio le ragioni di ciascuno.", dichiara Sara Recordati autrice di Tigri di Carta (Mursia, pagg.

284, Euro 18,00), "Vincere il concorso è stata una sorpresa bellissima! Essere scelta da una giuria popolare, come quella degli ascoltatori di Rtl 102.5 mi riempie di orgoglio, significa che le mie parole arrivano al cuore delle persone con immediatezza, riuscendo a tenerle incollate alla pagina fino alla fine. Davvero il massimo per uno scrittore! Felicità alla quale si aggiunge la gioia di essere pubblicata da Mursia. Quando ero alle elementari ero già una piccola lettrice accanita e mi leggevo tutti i romanzi di Salgari dell'editore Mursia. Questa casa editrice per me ha davvero un valore sentimentale!"

Nel romanzo la storia di tre fratelli milanesi, Michele, Eugenia ed Ettore, e della loro famiglia. Le vicende del passato s'intrecciano con quelle del presente, nel quale Michele è un medico ortopedico di successo con una bella moglie e due figli. Eugenia invece è single e tenta disperatamente di perseguire la carriera universitaria, con tutte le difficoltà del mondo accademico italiano. Ettore, infine, vive la precarietà dei tempi ed è alle prese con l'accettazione della propria omosessualità. Quando Michele, apparentemente il più realizzato dei tre, perde la testa per Anna, una collega appena conosciuta, il suo mondo entra in crisi: le certezze vacillano e con lui quelle di tutta la famiglia, finché i segreti del passato verranno a galla facendo cadere il castello di carte.

Sara Recordati è nata nel 1972 a Milano, dove si è laureata in Lettere con indirizzo in Storia dell'arte. Dopo la laurea ha conseguito un diploma di specializzazione, durante il quale ha vissuto a New York, lavorando presso il Solomon R. Guggenheim Museum e il Metropolitan Museum of Art. Rientrata in Italia, è diventata giornalista professionista e ha collaborato con diverse testate, tra cui il «Corriere della Sera».

Oggi lavora nella redazione del settimanale «Gente» come esperta di spettacoli e cinema. Nel 2018 ha pubblicato il suo primo romanzo, La figlia sconosciuta.

**Per informazioni: Ufficio Stampa Mursia – email:
press@mursia.com – tel. 0227727323 – cell. 3470448272
Ufficio stampa RTL 102.5 – 0225096228 - email:
UStampa@rtl.it**

o*o

LIGURIA NAUTICA UNA RIVISTA CHE PARLA DEL MONDO

**Voelete leggere una rivista che parla del mondo di mare?
Ecco LIGURIA NAUTICA , si definisce l'unico magazine sul
turismo, in realtà fa un vero turismo online , ma lo trasmette
con tante storie internazionali che sono drammatiche e
divertenti , una realtà gobale, non solo ligure.
Www.italianyachtmaster.com con i capitani e il sito è
ligurianautica.com**

Estate al fresco con i musei del Mu.MA!

Tariffe speciali per famiglie

10 luglio - 17 luglio 2020

Continuano per il mese di luglio le promozioni speciali per il Galata!

Ragazzi gratis per il mese di Luglio!

Volevi portare i tuoi nipoti, cuginetti, figli di amici a visitare il Galata Museo del Mare? È il momento adatto per farlo! Per un adulto che paga il biglietto intero, due ragazzi fino ai 12 anni entrano gratis!

Ecco i prezzi nel dettaglio:

Visita del Galata Museo del Mare: Due ragazzi (dai 4 ai 12 anni) entrano gratis se accompagnati da almeno un adulto a tariffa intera. (13 €)

Visita del Galata Museo del Mare con sottomarino Nazario Sauro:

Due ragazzi (dai 4 ai 12 anni) entrano gratis se accompagnati da almeno un adulto a tariffa intera (19 €)

Galata, Sottomarino e Acquario: Due ragazzi (dai 4 ai 12 anni) entrano gratis se accompagnati da almeno un adulto a tariffa intera (42 €)

Orari di visita

Giovedì e venerdì - dalle 11 alle 18 con ultimo ingresso alle 17

Sabato e domenica - dalle 11 alle 19 con ultimo ingresso alle 18

Lunedì, martedì, mercoledì - chiuso

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

SANTI NUOVO PRESIDENTE DESIGNATO
FEDERAGENTI

Il veneziano Alessandro Santi nuovo Presidente Designato di Federagenti: succederà a Gian Enzo Duci

Fumata bianca per le elezioni della Federazione nazionale agenti marittimi. Alessandro Santi, Presidente dell'Associazione agenti marittimi di Venezia ha raggiunto la doppia maggioranza (associazioni territoriali e aziende) prevista dallo Statuto di Federagenti ed è stato quindi designato quale prossimo Presidente dal Consiglio della Federazione .

Spetterà quindi all'Assemblea Generale di fine anno ratificare ufficialmente la nomina; il che si traduce in alcuni mesi di affiancamento fra Presidente e Presidente Designato, con un iter di passaggio di consegne che garantirà la continuità nella linea di comando di Federagenti in un momento particolarmente delicato e complesso per la portualità nazionale e per le aziende del settore.

fine