

ASSICURAZIONI, P&I E DINTORNI
FACCIAMO CHIAREZZA

Ho letto con estremo interesse l'analisi sul disastro del Moby Prince. Devo essere sincero, quella tragedia mi colpì a livello personale più di quella della m/t "Haven", che avvenne a distanza di poche ore e molto più vicino a casa mia. Al tempo, ero come si usava dire un giovane di belle speranze e mai avrei pensato che la mia vita professionale mi portasse a lavorare per una Compagnia di Assicurazioni trasporti, o come dicono gli inglesi "Marine".

Anche se vengono chiamati in causa i giornalisti a documentarsi, mi sento tirato in ballo quando scrive che i media hanno sempre avanzato delle illazioni sulla rapidità con cui le Assicurazioni coinvolte, avessero trovato l'accordo sul risarcimento da elargire sia per la parte "corpi" (la copertura della nave in quanto tale), sia per quella P&I (responsabilità civili, etc.).

Sono d'accordo che la stampa nostrana, non tutta, spesso fa di ogni erba un fascio, e che oltre Manica ci sono ancora bellissime pubblicazioni specializzate sulle Assicurazioni marittime, e ahimè le nostre sono cadute

una dopo l'altra, a mio avviso anche per mancanza di collaborazione delle stesse Compagnie, che non hanno reputato strategico fare informazione dell'attività che svolgono, che però essendo di nicchia non è di facile comprensione, e purtroppo debbo dire che i risultati si vedono, perché sono così diventate sempre più marginali all'interno dei grandi gruppi assicurativi. Io stesso, mi trovo a spiegare la mia attività, perché quando si parla di Assicurazioni si tende a fare confusione incredibile. Molti pensano che il broker sia l'Assicuratore, mentre è l'intermediario, tanto per citare l'errore più diffuso. A tal proposito, vorrei puntualizzare e aggiungere che il valore della nave non è un valore certo, non c'è un eurotax, che al limite possiamo trovare nella Nautica da diporto. Esso è dovuto a una molteplicità di fattori ed è estremamente volatile. Alcune tipologie di navi, anche di recente costruzione, si deprezzano rapidamente, per esempio se i noli legati a quel settore tendono a scendere, e viceversa. Durante il periodo di copertura di una flotta (generalmente le polizze hanno un arco temporale da 12 mesi a 18) ho assistito a due, tre cambi valori. Mentre altre unità, molto specializzate lo mantengono inalterato per anni. Non è come per una macchina che, usciti dal concessionario ,si è già svalutata.

È quasi sempre lasciato alla concertazione fra Armatore, Broker e Compagnia. Diciamo che un bravo Assicuratore Corpi, deve essere sempre attento al valore della nave in polizza, cioè che sia corrispondente a quello di mercato, ma può succedere che la Compagnia

sia chiamata a pagare un valore più alto, senza che ci sia dietro alcuna macchinazione, perché è quello indicato in polizza.

Ma veniamo al punto saliente, cioè le c.d. compensazioni fra premi da pagare vs. sinistri.

Vorrei fare, se me lo consentite, un po' di chiarezza.

Dobbiamo pensare che il rinnovo della copertura di una flotta, non avviene in un'ora, una giornata, ma è un processo talvolta anche molto lungo, che può durare mesi, e che il pagamento del premio viene generalmente rateizzato, quattro/cinque rate talvolta di più.

Solitamente è il broker, che ha i contatti diretti con l'Armatore, e che si occupa di raccogliere le somme dovute che poi le "gira" alle diverse Compagnie di Assicurazione coinvolte. Un tempo, era prassi che se in caso di sinistro il Cliente fosse stato in "ritardo" nei pagamenti, le Assicurazioni non risarcissero l'intero valore assicurato, ma potessero trattenersi i premi ancora dovuti.

Personalmente, sono sempre stato contrario a questo sistema, devo dire ormai praticamente abbandonato. I premi vanno sempre pagati, prima del rinnovo della copertura, ma il valore risarcito in caso di perdita totale di una nave è il valore di polizza, al netto di altre "compensazioni", ma non è il caso di andare oltre in questa sede. È un lavoro spesso lungo e che vede coinvolti attori come periti, Avvocati delle parti, e Compagnie di Assicurazione. Invece, proprio per la immane catastrofe causata dalla collisione fra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo fu rapida, come in altri casi,

anche recenti. Personalmente, voglio sempre pensare quanto è stato fatto da allora in materia di sicurezza, e ricordare con tristezza chi quel giorno di 29 anni perse la vita in mare, piuttosto che ogni volta, cercare un nuovo colpevole.

Adalberto Bertoli

RACCOLTE DI TITOLI E COMMENTI

TTM , VITA E MARE , L'Avvisatore Marittimo, per leggere con calma e meditare sul cartaceo, e poi i classici online Ship2Shore, Shipping Italy, L'Informatore Marittimo, InforMare, Business People.

Telelavoro

Lo smartworking comincia a “cedere” in molte aziende che hanno richiamato in ufficio la maggior parte dei dipendenti ,, addirittura si è scoperto che negli uffici pubblici il rendimento è sceso al 30% , tra le cause problemi di connessione internet, lavoro su PC aziendali.

La criticità si riflette sulla sicurezza informatica , il rischio sempre più forte di hackeraggio, violazione della privacy, perdita controllo dati...illustri giuslavoristi come Pietro Ichino sono contrari per una serie di motivi tra cui il sistema di lavoro che presuppone una nuova cultura....

Sergio Abrami

IL NOSTRO CARO AMICO YACHT DESIGNER

ricorda Ferruccio Cadei, pioniere della nautica

Mi scrive Sergio:

Ci sono, ci sono, sempre bello leggerti. Storie lontane, ma vicine al cuore di chi ha il mare nel sangue... Un cordiale saluto. Forse ti giro una storia meno lontana, di solo mezzo secolo fa, e per di più legata alla nautica minore, alla nautica "popolare" nata anche per merito di un personaggio minore, ma che ha permesso a migliaia di persone di avvicinarsi al mare : Ferruccio Cadei. Mancato a 90 anni vissuti bene poche settimane fa... Vola il tempo.

Ferruccio Cadei , un pioniere della nautica, delle costruzioni in VTR con una filosofia di vita come costruttore nautico molto particolare. In poche ore dalla stringata pubblicazione della scomparsa i contatti su FB sono schizzati a valori mai visti , hanno superato il numero di 12.000 con centinaia di commenti e messaggi di cordoglio , segno di un sentimento diffuso di riconoscenza nei confronti di chi ha permesso a così tante persone di avvicinarsi alla vela.

Sergio mi manda la storia della sua prima barca costruita con la mano di Cadei e tanti altri ricordi di questo bellissimo e unico mondo oggi identificato nei megayacht , in realta molto sportivo, molto umano . Sergio mi invita in Adriatico o su qualche lago... vicino al suo studio. Ci andrò quando sarà finita questa punizione di Dio che ci costringe a stare in guardia. (DL)

Studio Sergio Abrami YD Piazza C. Battisti n°9 I - 25068 Sarezzo BS
SKYPE : sergioabrami_yd cell ITA 00 39 348 2269139 cell Cina 00 86
186 6790 9210 cell UAE 00 971 56 626 4699

SEASTEMA avvia il Progetto “MARIN” per lo sviluppo di navi senza pilota

La Regione Puglia, nell’ambito dei Contratti di Programma a supporto della ricerca e innovazione delle grandi imprese, ha approvato in via definitiva il Progetto “MARIN” (Monitoraggio Ambientale Remoto Integrato Navale), con un investimento complessivo di oltre 6 milioni di euro su tre anni di durata.

Il progetto si propone la definizione concettuale di una piattaforma marina multi-funzionale senza pilota (“unmanned”), che integri e coordini droni aerei e subacquei in uno scenario di monitoraggio costiero per operazioni di environmental safety e littoral security, gestite da remoto, tramite una stazione di controllo e l’ausilio di appositi sistemi di supporto alle decisioni. I

Le attività del progetto si svolgeranno a Lecce, con il coordinamento di SEASTEMA (società del Gruppo Fincantieri), la partecipazione di RINA Consulting e di Co.M.Media (PMI operante nella ICT) oltre alla collaborazione scientifica dell’Università del Salento e di Apphia (PMI Innovativa).

Seastema è un player globale di automazione navale, sistemi di navigazione, comando & controllo e soluzioni integrate /

innovative per Navi Militari, Navi Mercantili, Yacht e Sistemi Costieri e Marittimi.

www.seastema.it www.fincantieri.com

LETTERE

In ricordo del com.te Buatier

Voglio scrivere due righe al riguardo della scomparsa del Com.te Buatier. Non ho avuto la fortuna di conoscerlo personalmente avrei voluto incontrarlo ma questa maledetta vita corre e spesso perdiamo opportunità uniche che si tramutano poi in rimpianti. Lo avrei voluto incontrare perchè avevamo in comune e una persona molto molto cara : suo fratello Ugo, che ho avuto l'onore di avere Comandante sulla Sagittarius, bulker della allora grande flotta Sidermar, durante il mio primo imbarco nel lontano 1974. Uno di quei Comandanti che hanno sempre vissuto sul mare compiendo il proprio dovere con passione professionalità e NOBILTA'. In un DLNews in occasione del fattaccio Costa Concordia scrissi: in Italia i media e l'opinione pubblica si accorgo del mare solo quando accade una disgrazia non rendendosi conto che ogni volta che una nave entra in porto sana e salva è il compimento di una "spedizione" che il suo equipaggio ha saputo portare positivamente a termine, in silenzio e con professionalità. Una lezione che ho imparato da lui, il "mio" Comandante Ugo Buatier de Mongeot . Mi fermo qui perchè la commozione prende il sopravvento.

Massimo Granieri

Trieste e la Ferrovia del Brennero

Caro Decio,

Qualche tempo fa' abbiamo parlato di Trieste e della Ferrovia del Brennero. Penso che quanto riportato su

<https://www.railjournal.com/infrastructure/contractors-celebrate-brenner-exploratory-tunnel-breakthrough/> ,

di buon auspicio per tale linea ferroviaria, possa essere di tuo interesse.

Per quanto mi concerne in questo momento sono a Ginevra (o meglio a Ferney-Voltaire, Francia confinante con Ginevra) e penso di restarci fino a fine agosto.

Un caro saluto e a presto risentirci

Mario Sannino

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

PREMESSA

Mentre sto preparando questo articolo apprendo che, a causa della crisi economica portata dall'emergenza

sanitaria che stiamo vivendo, tante compagnie di navigazione sono in seria difficoltà: quello più sofferente è il comparto crocieristico, con centinaia di navi alla fonda in tutti i porti e le rade del mondo in attesa di potere riprendere l'attività.

Fra queste, pare stia per dichiarare fallimento la britannica "C.M.V.-Cruise and Maritime Voyages" che ha già provveduto ad oscurare il proprio sito internet e inviato 4000 lettere di licenziamento ai propri dipendenti. Da più di vent'anni questa compagnia è specializzata nel gestire prestigiose navi da crociera che hanno un glorioso passato dietro la loro poppa, a cominciare dalla "Astoria" che altri non è che la "Italia Prima" ex "Stockholm" per passare alla "Vasco de Gama", alla "Magellan" già "Holiday", alla portoghese "Funchal", a quella forse più prestigiosa di tutte, la "Marco Polo" un tempo "Alexander Pushkin", unica superstite della famosa cinquina serie "Ivan Franko" degli anni Sessanta del secolo scorso. Oltre a queste anche altre, tutte ristrutturata mantenendo comunque le caratteristiche originali, gestite impeccabilmente e conservate quale testimonianza di un'epoca in cui le navi erano tali prima che arrivassero i mega-resort di oggi. Impiegate in crociere a medio e largo raggio con itinerari suggestivi che le portavano a navigare su tutti i mari del mondo, le sue unità hanno da sempre incontrato il favore di una clientela che ritrovava in esse l'antica atmosfera esclusiva dei transatlantici del passato. Sarebbe quindi un peccato se questa compagnia dovesse chiudere definitivamente i battenti perchè come conseguenza la sua flotta verrebbe molto probabilmente rottamata in quanto non più consona all'attuale industria crocieristica moderna basata sui mega numeri e le grandi costruzioni.

Con la speranza che ciò non accada, un pensiero ed un augurio a "C.M.V.", ai marittimi che lavorano per lei e a tutte le altre società di navigazione che ci auguriamo possano presto riprendere un mare di nuovo sicuro e scevro dai pericoli e dalle paure di oggi.

Premesso ciò, passiamo all'argomento di questo nuovo capitolo della mia "Storia della Marineria Passeggeri Italiana".

“ LA SOCIETA’ DI NAVIGAZIONE SAN MARCO “

Abbiamo già avuto modo di occuparci delle vicende della compagnia di navigazione “Adriatica” attraverso la storia di alcune delle sue unità: come è noto, la storia marittima recente di Venezia è stata caratterizzata dall’attività di questa società che ha portato il Leone di San Marco sui mari dal 1932 al 2008. Oltre ad essa ce ne sono state altre che l’hanno preceduta o ne sono state contemporanee: nello scorso numero di DL NEWS abbiamo ripercorso le vicende della “Veneziana” ed è giusto e doveroso completare questa rievocazione storica ricordando in questa sede l’attività di un’altra compagnia che ha preceduto l’ “Adriatica” nella compagine armatoriale veneziana anche se la sua attività non è stata di lunga durata ma ha lasciato un testimone prezioso che è stato trasmesso, in termini di navi e risorse umane, a chi ne avrebbe preso il posto in seguito.

Ci riferiamo alla società di navigazione “San Marco”, costituita a Venezia l’11 settembre 1925 per l’esercizio di alcune linee di cabotaggio adriatico e per le isole del Dodecaneso Italiano e la Turchia, con apporto azionario sottoscritto in parte da “Lloyd Triestino” e da “Veneziana di Navigazione” che, attraverso la sua creazione, avrebbero potuto trovare un accordo gestionale in un’area di

traffico dove, in assenza di ciò, forte sarebbe stata la concorrenza fra loro.

La nuova compagnia riuscì ad assicurarsi fin da subito una cospicua sovvenzione statale della durata di vent'anni e pose la sua sede legale di esercizio a Venezia in Campo San Luca nel cuore della Laguna adiacente il prestigioso Palazzo Grimani. Presidente sarà il senatore conte Vittorio Cini, figura preminente del mondo imprenditoriale veneto dell'epoca assieme all'amico Volpi di Misurata che abbiamo già incontrato ripercorrendo le vicende della "Veneziana", mentre le maggiori cariche della nuova società saranno egualmente distribuite coinvolgendo vari esponenti di spicco del management locale del momento fra cui il conte Antonio Revedin, che ricoprirà la carica di vice-presidente ed il cavalier Mario Battistella che ne diverrà direttore generale. Le prime linee aggiudicate in esercizio alla "San Marco" saranno alcuni collegamenti a frequenza settimanale o bisettimanale da Venezia e Ancona per Trieste, Pola, Lussino, Fiume, Abbazia, Spalato e Gravosa nonché una linea giornaliera Ancona-Fiume ed una più lunga quattordicinale sulla rotta Venezia-Trieste-Bari-Brindisi-Pireo-Rodi-Smirne. Per esercire tali collegamenti la flotta fu costituita all'inizio da due piroscafi già del "Lloyd Triestino", il "Duino" e il "Palatino" e da quattro altre unità: "Amerigo Vespucci", "Favignana" ed "Elettrico" della liquidata società "Italia" che abbiamo già ricordato rievocando le vicende della "Puglia" ed "Eneo" proveniente dalla "Costiera" di Fiume. Nel complesso si trattava d una flotta di piccole unità relativamente anziane rinforzata nel 1926 con l'acquisto del piroscafo "Kong Sigurd" di 1228 tonnellate varato a Frederikstad in Norvegia nel 1907 per la navigazione tra i fiordi della "Sondenfjelds Norske" di Oslo e ribattezzato "Stampalia".

Allo scopo di offrire un prodotto di qualità si avvertì fin da subito l'esigenza di rinnovare il naviglio disponibile e a questo scopo la "San Marco" procedette nel 1927 a contrarre diversi mutui con la "Cassa Nazionale Assicurazioni Sociali" il che rese possibile ordinare di lì a poco al Cantiere Navale Triestino S.Rocco ed allo Stabilimento Tecnico Triestino la costruzione di cinque motonavi miste passeggeri e merci che entrarono in servizio fra il gennaio e l'ottobre del 1928.

Esse saranno nell'ordine: "Francesco Morosini" di 2400 tonnellate, "Piero Foscari" e "Filippo Grimani" di 3400, provenienti dallo Stabilimento Tecnico Triestino e le più piccole "Lorenzo Marcello" e "Lazzaro Mocenigo" di circa 1400 tonnellate di stazza costruite nell'altro cantiere. Non a caso la scelta dei nomi delle nuove unità attinse all'illustre storia antica e recente della "Serenissima" e la loro immissione in servizio permise la radiazione di "Amerigo Vespucci", "Elettrico" e "Favignana" che saranno demolite e di "Eneo", venduto ad armatori esteri.

Con le nuove unità i collegamenti gestiti dalla "San Marco" vedranno "Duino" e "Palatino" impegnate nei servizi locali per Istria e Dalmazia, "Lazzaro Mocenigo", "Lorenzo Marcello" e "Stampalia" operative sia in Adriatico che nello Ionio verso gli scali di Epiro e Peloponneso mentre le più grandi "Filippo Grimani", "Piero Foscari" e "Francesco Morosini" verranno adibite alla linea per la Grecia, Rodi e la Turchia.

Le navi di nuova costruzione incontreranno fin da subito il favore della clientela e degli operatori commerciali: relativamente piccole ma confortevoli e perfettamente adatte alle esigenze dell'epoca, a due alberi e unico fumaiolo a centro nave, elegante poppa a clipper e quattro stive di carico, disponevano di buone sistemazioni divise in tre classi e ampia capacità di trasporto merci. Sobbrie ma nello stesso tempo

curate negli arredamenti interni, erano state allestite grazie al contributo di allora giovani ma già affermati architetti navali quali Gustavo Pulitzer Finali e Nino Zoncada, che nel dopoguerra si trasferiranno a Genova ma erano allora molto attivi nell'ambito cantieristico giuliano. Riassumendone in breve le principali caratteristiche, per quanto riguarda le due gemelle "Piero Foscari" e "Filippo Grimani" esse potevano trasportare 125 passeggeri ed i loro motori diesel FIAT a due tempi della potenza di 4200 HP azionavano due eliche e consentivano di mantenere una velocità di crociera di 14,5 nodi con punte massime di 16,5. La "Francesco Morosini", anch'essa equipaggiata con due eliche, era in grado di ospitare 155 passeggeri e raggiungeva la velocità di 15 nodi grazie ai due diesel FIAT da 2100 HP. Meno veloci le più piccole "Lazzaro Mocenigo" e "Lorenzo Marcello" che, dotate di motori diesel FIAT da 1200 CV ed una sola elica, raggiungevano i 13 nodi di velocità e potevano trasportare un'ottantina di persone.

Nel dicembre del 1929, poi, come abbiamo già avuto modo di ricordare, il "Lloyd Triestino" affidò alla "San Marco" tutte le azioni in suo possesso della "Puglia di Navigazione": da quel momento le attività delle due compagnie saranno coordinate ma non avranno lunga durata in quanto nella primavera del 1932 verranno entrambe incorporate nella nuova "Adriatica di Navigazione" cui passeranno "Duino", "Palatino", "Stampalia" e ovviamente le cinque motonavi di recente costruzione.

Si concluse così' dopo appena sette anni di vita l'attività di questa compagnia che comunque in questo breve lasso di tempo era riuscita a farsi un nome ed una reputazione nell'ambito dei collegamenti da essa eserciti.

Finita prematuramente la sua vita sui mari, non sarà così per le sue navi che, ad eccezione del "Palatino" avviato subito alla

demolizione, continueranno a navigare sotto le insegne del nuovo gruppo armatoriale e, anzi, alcune di esse sopravviveranno al secondo conflitto mondiale e avranno una nuova carriera nel dopoguerra.

Ricordandole una per una, il “Duino” continuerà ad essere adibito ai servizi nell’Alto e Medio Adriatico con partenze sia da Venezia che da Trieste e Ancona: ridipinto di bianco e contraddistinto da una linea filante che lo faceva assomigliare da lontano ad uno grande yacht da diporto, sarà popolarissimo presso le due sponde di quel mare e continuerà ad operare fra gli scali nazionali e quelli albanesi, nonché nei collegamenti con le Isole Tremiti, seppur in modo discontinuo, anche durante i primi anni del secondo conflitto mondiale assieme allo “Stampalia”. Purtroppo l’8 febbraio del 1942, mentre era in navigazione fra Cattaro e Bari al comando del capitano Mario Olivotto di Mestre, affonderà forse per urto contro una mina al largo del capoluogo pugliese portandosi con sé 173 delle 217 persone presenti a bordo. I naufraghi superstiti saranno 44, quasi tutti membri del “C.R.E.M.-Corpo Regio Equipaggi Marittimi” e ben pochi si salvarono fra i più di 130 passeggeri civili e militari imbarcati per quella che sarà l’ultima traversata della nave, il cui nome verrà ripreso nel dopoguerra da un “liberty” del “Lloyd Triestino” che navigherà felicemente per più di trent’anni.

Più simile ad un piroscafo misto cargo-passeggeri lo “Stampalia” già ricordato, che avrà una carriera simile a quella del “Duino” con analogo tipo d’impiego che terminerà la notte del 14 aprile 1941 quando, al comando del capitano Paolo Gambinafici, verrà attaccato da aerosiluranti britannici Swordfish nel porto di Valona mentre era sotto carico. Fortunatamente i 34 membri dell’equipaggio riuscirono a mettersi in salvo ma la nave si adagiò di fianco sul fondale

profondo dagli otto agli undici metri: i suoi resti, parte della chiglia e dell'opera viva dello scafo, si troverebbero ancora oggi sul posto.

Le cinque motonavi di recente costruzione avranno alterne vicende e alcune saranno più fortunate di altre: la "Piero Foscari", adibita dall' "Adriatica" ai collegamenti con la Grecia e l'Egitto, verrà trasformata in incrociatore ausiliario nel 1941 dopo avere progettato di farne una portaerei di scorta. Utilizzata soprattutto nei trasporti da e per l'Albania, alla data dell'8 settembre 1943 si trovava a Genova per lavori: al comando del capitano di corvetta Alfonso Leonarduzzi lasciò quindi il porto ligure diretta a sud probabilmente per raggiungere un approdo controllato dagli Alleati ma all'altezza di Capo Castiglioncello presso Livorno venne intercettata da tre motovedette tedesche del tipo "Raumboote" che la affondarono ad un miglio dalla costa. Nel naufragio però il giovanotto di coperta Emanuele De Carne e il relitto della "Foscari" giace tutt'oggi su quei fondali sabbiosi ad una profondità di circa 16 metri al largo di Quercianella.

La "Lorenzo Marcello" invece, nel 1936 aveva lasciato l' "Adriatica" ed era passata alla "Fiumana di Navigazione" per i servizi costieri del Quarnaro: nel 1941 verrà requisita dalla Regia Marina e sarà operativa sia in Adriatico che nei mari Ionio ed Egeo come nave scorta. Il 19 giugno del 1943, mentre era in navigazione fra Bari e Patrasso, urtò contro una mina e si inabissò al largo dell'isola di Lefkada, la veneziana Santa Maura, portandosi con sé più della metà dei presenti a bordo. Anche la sua gemella "Lazzaro Mocenigo" passerà alla "Fiumana" nel 1936 e durante la guerra verrà utilizzata come nave appoggio per i nostri sommergibili dislocati nel Mediterraneo Orientale. Riuscì a riparare prima ad Alessandria d'Egitto, poi ad Haifa a seguito dell'armistizio del

'43 e uscirà indenne dal conflitto. Restituita ai suoi armatori, riprenderà servizio come nave mercantile nel 1947, con la colorazione mimetica di guerra non ancora rimossa. Nel 1948 la “Fiumana” la cederà alla “Tirrenia”, che la ribattezzerà “Civitavecchia” per adibirla ai collegamenti fra Genova, Olbia e Porto Torres. Nel 1955 tornerà alla società “Adriatica” noleggiata sulle rotte turistiche stagionali di Grecia e Dalmazia finché nel 1956 sarà venduta al “Lloyd Mediterraneo” che la ribattezzò “Lorenzo Marcello” in ricordo della consorella perduta in guerra. Di lì a poco la compagnia muterà il nome in “Linee Marittime dell’Adriatico” passando al gruppo armatoriale Lolli Ghetti di Genova e la nave verrà ribattezzata “Città di Venezia” per essere infine radiata e demolita quando, nel 1962, entreranno in servizio le nuove “Andrea Mantegna” e “Gentile da Fabriano”.

C’è da ricordare che il nome di “Lorenzo Marcello” verrà ripreso anche da un’altra unità, la “Ipparco Baccich”, costruita nel 1931 presso i cantieri del Quarnaro di Fiume con caratteristiche molto simili alle precedenti e adibita più o meno alle stesse rotte sotto le insegne della “Costiera di Navigazione” prima e successivamente della “Società Fiumana”. Anch’essa verrà trasformata in incrociatore ausiliario e armata con alcuni cannoni e mitragliere. Adibita principalmente a compiti di scorta ai convogli diretti in Libia, alla proclamazione dell’armistizio si autoaffondò nel porto di La Spezia ma venne recuperata dopo le ostilità e riprese, appunto, il nome della quasi gemella “Lorenzo Marcello” andata perduta come abbiamo potuto constatare.

Completamente ricostruita, manterrà per poco tale nome perché dal 1948 troverà nuovo impiego nei ranghi della “Tirrenia” nei traffici con la Sardegna sia da Genova che da Livorno dopo essere stata ribattezzata “Olbia”. Nel 1954 passerà alla “Navisarma” di Messina che col nome di

“Panarea” la adibirà ai collegamenti per le Isole Eolie. Posta in disarmo nel 1966, verrà venduta per demolizione a Savona nel 1968 dopo trentasette anni di onorata carriera. Andando infine a considerare le vicende di due delle unità maggiori della “San Marco”, dopo il passaggio in “Adriatica” la “Francesco Morosini” venne per lo più adibita alla linea celere Venezia-Trieste-Zara-Gravosa e in genere ai collegamenti con l’Albania: anch’essa sarà iscritta nei ruoli della Regia Marina come incrociatore ausiliario con compiti di scorta ai convogli. L’8 settembre del 1943 si trovava ormeggiata al porto del Pireo dove, lasciata praticamente senza ordini, venne catturata dai tedeschi con conseguente deportazione del suo equipaggio nel campo di concentramento di Buchenwald dove gli uomini della “Morosini” resteranno internati fino alla loro liberazione nell’aprile del 1945 anche se purtroppo non tutti faranno ritorno a casa perchè circa la metà di essi condividerà la triste sorte delle migliaia di vittime che si conteranno in quel campo. La loro nave, requisita dalla “Kriegsmarine” germanica, col nome di “Zeus” sarà utilizzata come posamine lungo le coste dell’Egeo e incontrerà la sua fine nella baia di Salonicco nell’ottobre del 1944, per alcune fonti mandata a picco da aerosiluranti britannici e per altre autoaffondatasi onde ostruire l’accesso a quel porto. Recuperato nel dopoguerra, il suo relitto sarà giudicato irripristinabile e avviato alla demolizione in Grecia: il suo nome verrà ripreso da una nuova motonave mista merci-passeggeri che navigherà per molti anni sotto i colori della “SIDARMA”.

Più lunghe e articolate, infine, le successive vicende della “Filippo Grimani” che, dopo la creazione dell’ “Adriatica” venne da quest’ultima adibita alla linea celere denominata “Espresso Turchia” per Istanbul da Trieste e Venezia. Anch’essa fu requisita nel 1940 ed ebbe vari impieghi, dal

trasporto delle truppe a quello di merci e munizioni sui vari fronti di guerra. Riuscì sempre a sfuggire alle bombe ed ai siluri nemici ma venne sequestrata dai tedeschi subito dopo l'armistizio mentre si trovava a Portoferraio: trasferita a Genova nel novembre del 1943 e posta in disarmo in attesa di un eventuale reimpiego, il 28 maggio del '44 fu colpita da due bombe durante un bombardamento aereo diurno ad opera di fortezze volanti americane che avevano come obiettivo la stazione ferroviaria di Principe adiacente il porto. Nonostante gli sforzi dell'equipaggio, coordinato in assenza del comandante dal primo ufficiale Tommaso Gentile e dal secondo di macchina Pietro Porta, il fuoco divampò a bordo avvolgendo in breve tutto il cassero centrale, i boccaporti delle stive, i locali di prima classe, le cucine e gli alloggi circostanti. Grazie all'impiego di alcuni grandi idranti messi a disposizione dai locali vigili del fuoco, dopo circa sei ore si ebbe ragione delle fiamme ma, come spesso succede in questi casi, l'ingente massa d'acqua riversata sulle strutture della nave ne causò lo sbandamento e successivo affondamento sul lato sinistro. Al termine delle ostilità i lavori di recupero ebbero inizio nel 1946 e la "Grimani" poté essere fortunatamente riparata e restituita all' "Adriatica" che ne farà una delle unità di punta della sua ripresa nel secondo dopoguerra facendola operare in tandem con la "Barletta" sulle rotte di Grecia e Turchia come abbiamo potuto ricordare nel capitolo dedicato a quest'ultima unità.

La triste rotta verso la demolizione

Rimpiazzate in seguito dalle nuove "San Giorgio" e "San Marco", verranno entrambe alienate ma la "Grimani" avrà ancora parecchi anni di vita come "Città di Tripoli" nei ranghi della "Tirrenia" che la impiegherà sia verso i porti della Libia che nei collegamenti fra Livorno, la Corsica e la Sardegna

finché verrà posta in disarmo a Napoli nel febbraio 1970 per essere demolita l'anno successivo alla bella età di quarantatré anni dopo più di quattro decenni di intenso e onorato servizio.

Con la sua demolizione sparì dai mari l'ultima testimone e portabandiera della "San Marco" di Venezia, compagnia oggi quasi completamente dimenticata ma che, assieme a tante altre spesso più longeve e famose di lei, ha contribuito ai traffici marittimi della nostra nazione portando il prestigio di Venezia e dell'Italia sui mari del Mediterraneo Centrale e Orientale in anni di profonda trasformazione e modernizzazione di tutta la nostra Marina Mercantile.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 25 luglio 2020

**ingegnere aeronautico console Associazione "A Compagna"-
Genova storico aero-navale**

Una lettura del prof. Silvestro Sannino

CORALLI E CALDO

Cosa determina nel Mar Mediterraneo

Caro Decio, mi dici che una biologa dell'Acquario di Genova afferma che "il mare è sempre più caldo a causa dell'uomo e non ci sono più coralli nel Mediterraneo". Messa così non posso darti alcun

conforto. Non so se la biologa sia la prima a interessarsi del problema. Capisco che la ragion di vita attuale è quella di cercare la notizia a sensazione, per aspirare ad un posticino sul palcoscenico dell'esistenza. L'enunciato è privo, nella forma e nel merito, di qualsiasi parvenza scientifica. Ma affermazioni del genere non sono una novità. Nel mese di settembre del 2007 si tenne a Roma una Conferenza mondiale sui Cambiamenti Climatici (e non era la prima). Il Corriere della Sera del 13 settembre, in prima pagina, sotto il titolo "Clima e costi, allarme per l'Italia" riportava "Pecoraro Scanio:Caldo quattro volte più su che nel resto del mondo". Una frase priva di senso scientifico e stravagante sulla bocca di un ministro dell'Ambiente; ma faceva effetto. Alla seconda pagina dello stesso si leggeva ancora il titolo "Caldo, crescita record in Italia" e poi "Pecoraro Scanio: le temperature salgono più che nel resto del mondo" ma di quanto non era dato sapere. Seguivano poi le polemiche nucleare sì, nucleare no e così via.

Pecoraro Scanio qualche anno prima si era opposto all'adeguamento della funivia del Vesuvio. Risultato: la vecchia andò in disuso e la nuova non si fece; per cui la stazione inferiore a quota 850 m. si avviò ad uno stato di degrado tale da non essere visitata neanche dai topi. Spariva così dalla cultura vesuviana il simbolo che aveva ispirato una delle più belle e più famose canzoni del mondo: Funiculì, funiculà! Ma pare che l'ex ministro dell'ambiente si sia procurato un buon avvenire con le energie alternative: pale eoliche, pannelli solari e cose simili. Finalità nobili ma quale sia il loro

contributo in termini di quantità di energia prodotta rimane sempre un mistero. E poi lo Sgarbi Vittorio dice che le pale eoliche hanno devastato l'ambiente!

Per tornare ai coralli. Il mare si riscalda sempre più ma di quanto? E poi perché i coralli? Questi simpatici animaletti non sono spariti da Mediterraneo, almeno così mi dicono gli esperti del settore. Sparirono le barche adibite alla pesca del corallo, circa 40 anni fa, le coralline ma per altre cause. La Sardegna vietò la pesca del corallo con la croce di Sant'Andrea (ingegno) nelle sue acque, e fece bene. Non so se i sub sono sensibili alla salvaguardia dell'ambiente corallino. Ma poi ci sono altri luoghi: le coste dell'Africa, i banchi di Sciacca, impoveriti fin dal 1875, le secche della Sentinella a sud di Cagliari, in mare aperto.

Sul corallo la Rivista Marittima, nel novembre 2002, dedicò un supplemento a firma del mio amico Flavio Russo, un ingegnere esperto di storia militare, dal titolo "L'oro rosso di Torre del Greco". Esiste una diffusa letteratura sui vari aspetti del corallo che forniscono le informazioni utili alla bisogna. Tra i libri cartacei mi piace qui ricordare quello di Basilio Liverino, il corallaro più esperto, sotto i vari punti di vista, che abbia avuto i natali in Torre del Greco e ben noto in tutto il mondo del corallo. Basilio Liverino realizzò, tra l'altro, un museo ricavato sotto le rocce sulle falde del Vesuvio che raccoglie opere d'arte, realizzate dai migliori maestri incisori, di inestimabile valore. Il museo vanta la visita dei grandi della Terra degli ultimi 60 anni.

Il libro di Liverino “Il Corallo” è del 1983 ed è presentato da Cesare Zappulli; esso tratta degli aspetti storici, simbolici, ambientali, biologici, artistici, economici legati al corallo. Alla pagina 19 Liverino dice “Il corallo è un essere vivente ed ha bisogno di un habitat adeguato; ma non si è potuto individuare ancora l’ambiente ideale. Infatti ciò che alcuni anni fa la biologia e l’ecologia ritenevano di aver accertato, oggi è revocato in dubbio” Poi specifica le condizioni per vari luoghi del pianeta. In particolare il corallo vive a temperature oscillanti tra i 10° C ed i 29° C e prospera a profondità che vanno da pochi metri ad oltre 500 metri. Gradisce acque salate, calme e pure, luminosità media...

ANCORA SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Sembra diventato un esercizio assai diffuso quello di attribuire una serie di fenomeni ai cambiamenti climatici. Un po’ come nel medioevo si attribuiva, nella Cristianità, alla Luna ogni evento, ogni fatto curioso. Se fa caldo è dovuto al clima che cambia; però anche se piove molto la causa è quella, ma pure se non piove è sempre lui, il clima che cambia. Di recente vi è stato un nubifragio in Palermo senza che alcun sintomo, alcun indizio lo facesse presagire. Roba mai vista prima. Ma il 16 giugno 2014 vi fu qualcosa di simile in Ercolano (NA) che interessò una zona circolare di circa 1.5 km. E’ nata anche la dizione “bombe d’acqua”, ormai alla portata dei più, specie di chi vive con il cinesino sempre in mano. Persino il meteorologo Paolo Sottocorona, con

studi di ingegneria nel bagaglio culturale ed una esperienza ventennale nel Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, quasi sempre misurato nei giudizi, si è lasciato sfuggire che “ con i cambiamenti climatici i fenomeni estremi vengono accentuati”. Che significa? E perché? Quale relazione vi è tra causa ed effetti? Qui non siamo nella metafisica, ma nella fisica dell'atmosfera e la fenomenologia va interpretata e, se possibile, spiegata in termini di cause ed effetti, almeno per il momento. Vi sono altri fenomeni che sono ardui a spiegare; ad esempio le trombe d'aria ed i tornado. Ma quale giovane ricercatore in Italia è disposto a fare studi impegnativi se poi il suo lavoro non ha alcun valore, reale o simbolico? Il colonnello Guido Guidi a ragione si lamenta che non esiste una prassi che consenta di distinguere previsioni accurate da quelle tipo “usa e getta”. E penso che abbia ragioni da vendere . Ma questo lo diceva anche il generale Carlo Finizio, Capo del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica e prof. di Meteorologia all'Accademia di Pozzuoli. Bisogna essere attrezzati e studiare i fenomeni per capirli. Spesso con aria di sufficienza riteniamo le Università Americane robetta, poca cosa. Ma i fenomeni dei tornado, delle trombe d'aria e simili sono studiati per lunghi anni da giovani prof. dell'Università di Stato della Pennsylvania quali Paul Markovski o Yvette Richardson, impegnati full time nel programma di ricerca “severe storm research”. E per rendersi conto dei loro studi basta dare uno sguardo alle più importanti riviste di meteorologia

edite negli States. Non so se sono riuscito a far capire l'antifona!

Una fraterna buona Domenica,

Silvestro Sannino

NAVALMECCANICA

GENOVA INDUSTRIE NAVALI
2019

211 milioni di Valore della produzione e il Gruppo (Mariotti e San Giorgio) consolida la sua identità con un nuovo logo

Risultati incoraggianti per Genova Industrie Navali, primo polo della cantieristica navale privata in Italia, nato nel 2008 dalla collaborazione tra i due storici cantieri genovesi T. Mariotti e San Giorgio del Porto. Con 211 milioni di Valore della Produzione consolidati, un Ebitda di 16 milioni di euro, 190 commesse portate a termine e circa 80 navi riparate e costruite in un anno, GIN consolida tutte le linee di business a cui fanno capo le 18 aziende abbracciate dalla holding e rafforza l'identità di Gruppo con la conclusione del progetto di rebranding. In crescita anche l'organico diretto, che in tre anni registra una crescita in termini di numero di risorse di oltre il 10%, mentre rimane stabile il numero dell'indotto, pari a circa 1200 persone.

«Il nuovo logo è un omaggio alle aziende del Gruppo e alle persone che ci lavorano - afferma Ferdinando Garrè,

Amministratore Delegato di GIN e di San Giorgio del Porto - in questi anni la nostra alleanza ci ha permesso di affrontare con coesione e successo le sfide del mercato, come dimostrano i risultati del 2019; dare alla holding la sua identità visiva prova il nostro orgoglio e la fiducia nel futuro».

Sul fronte delle nuove costruzioni, a San Giorgio di Nogaro, continuano i lavori per l'allestimento del traghetto di Rfi (Rete ferroviaria italiana) che verrà utilizzato nei collegamenti sullo Stretto di Messina; lo scafo è ormai in fase di completamento, mentre le sovrastrutture sono in costruzione presso le officine di Genova dove l'arrivo del traghetto è previsto per fine agosto per poi essere completato nei mesi successivi. Sulla prima delle due unità navali classe Expedition, la Seabourn Venture, commissionate ai cantieri Mariotti dalla compagnia statunitense che opera nel settore luxury, sono stati sistemati a bordo i motori e parte degli equipaggiamenti di macchina, i lavori di costruzione dello scafo e dell'allestimento interno procedono a pieno regime mentre a Genova la parte di carpenteria relativa alle sovrastrutture è in via di esecuzione.

All'attivo nel comparto delle riparazioni c'è la collaborazione con Il Gruppo Norwegian Cruise Line che ad oggi conta quattro unità ai lavori tra il cantiere genovese San Giorgio del Porto e il cantiere Chantier Naval de Marseille, a conferma della complementarità del Gruppo in termini di offerta sui differenti tonnellaggi delle flotte. A sottoporsi a opere di riallestimento di ponti e cabine e alle manutenzioni tecniche, tra cui l'installazione degli scrubber ed una nuova tipologia di elica, sono la Nautica di Oceania Cruises, la Seven Seas Navigator di Regent, la Norwegian Breakaway e la Norwegian Getaway. La collaborazione con la compagnia di Miami continuerà per tutto il 2020 e 2021 con l'arrivo a Marsiglia di

tre unità, Norwegian Epic, Star e Dawn, oltre ad altre unità Regent e Oceania, per lavori di riallestimento e manutenzione. Durante i mesi estivi, infine, è attesa a Genova anche la nave militare statunitense Mount Whitney, che si sottoporrà a opere di refitting.

Dalle costruzioni alle riparazioni navali, passando per la progettazione, il refitting, lo ship recycling e un'ampia gamma di competenze specifiche come gli arredamenti, gli impianti e i sistemi navali, il gruppo GIN rende sempre più complementari i business delle singole aziende che ne fanno parte, così come le diverse strutture dislocate a Genova, Piombino San Giorgio di Nogaro e Marsiglia, con l'obiettivo di valorizzare al meglio le sinergie

Genova Industrie Navali (GIN), holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts - dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. Genova Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recycling e alla cantieristica). Ogni individuo e ogni azienda che agisce all'interno del gruppo GIN è artefice di quella che è l'idea condivisa di sviluppo; un futuro basato sulla

continua ricerca di soluzioni efficienti, sostenibili e responsabili, al fine di diventare un punto di riferimento globale per la cantieristica navale. Ambiente, sicurezza dei lavoratori, cura e crescita del personale sono i pilastri su cui si fondano gli obiettivi del gruppo, ovvero la soddisfazione dei clienti, l'attenzione per i partner e la crescita del territorio e della comunità.

Contatti Ufficio Stampa

Paolo Trombetta

trombetta@ginholding.com

Cel. 347. 1412583

COMMENTI

LA TRAGEDIA DELLA MOBY PRINCE

Ho letto con piacere il lungo articolo di Tobia Costigliolo, specialmente dove enfatizza alcuni dati emersi dalla sua lettura degli atti, passi che riproduco qui sotto:

1° "Si parla di una rotta standard , direi storica : rotta per Olbia..Quale è ? chi dice 191 chi dice 192..facciamo 191. Ma cosa significa ? Significa che appena uscito dal porto e sbarca il pilota io dico al timoniere : rotta 191 ! Perfetto!"; da qui è lecito ipotizzare che verrà inserito il pilota automatico su rotta 191°

2° "mi viene da pensare, salvo prova contraria, che il traghetto , già all'uscita, avesse messo la prua sull'Agip. Va bè, siamo ancora a 2,5, 2,7 miglia; c'è da pensare che , tra un po', si accosterà a dritta per allargarci dall'Agip (almeno a 500 metri come da regolamenti) e poi si ritorna sulla rotta per Olbia (non necessariamente per 191)". Da qui è lecito ipotizzare che venga inserito il pilota automatico su rotta 191°

3° « La Moby Prince ha subito, per cause non chiare, un'alterazione nella rotta di navigazione che potrebbe aver influito sulle cause dell'impatto ».

Cosa c'è di non chiaro? E' evidente che l'unica correzione di rotta spiegabile è avvenuta quando da bordo del Moby si sono accorti che stavano andando a "sbattere" Il "Moby Prince" ha colpito frontalmente, mostrando evidenti segni sulla fiancata destra", Un evento abbastanza ovvio considerando che l'Agip Abruzzo a seguito della spinta dovuta alla collisione avrebbe potuto fare perno sull'ancora.

A questo punto, riferendomi ai 3 punti evidenziati sopra, penso che (mia molto personale convinzione), la correzione di rotta del traghetto sia da attribuire ad un vizio (che ho a volte constatato personalmente) di usare il pilota automatico come timone. Ovvero dal ponte della Moby Dick, avendo visto l'avvicinarsi della sagoma dell'Agip Abruzzo hanno deciso di dare 5°/10° a dritta, agendo sul cursore dell'autopilota e ruotandolo 5°/10° a dritta; purtroppo (per come funziona il cursore dell'autopilota), se fatta da persona non esperta (il marinaio di vedetta?), una rotazione istintiva in senso orario, provoca una accostata di 5°/10° a sinistra della nave, quindi facendole compiere una manovra opposta a quanto desiderato, dirigendola a sinistra verso l'Agip Abruzzo. Probabilmente,

quando si sono accorti che il traghetto iniziava ad accostare a Sinistra, hanno disinserito il pilota automatico e dato tutta barra a dritta per cercare di evitare la collisione il che spiegherebbe quanto riportato da TC in "Dopo l'impatto, evidentemente, il Moby si è disincastrato con marcia indietro tutta e da qui sono partite le prime immagini di questa nave "sconosciuta", in fiamme, che in quella tragica notte, faceva dei giri concentrici nel mare di Livorno. E' stato poi rilevato, a cose fatte, che la pala del timone era "misteriosamente" e inspiegabilmente orientata di 30 gradi a dritta ". Purtroppo (sempre secondo una mia personale convinzione), l'inerzia rotatoria della Moby Prince che già stava virando a sinistra, ha prevalso sull'effetto del timone messo a dritta, e magari se avessero anche inserito la "indietro tutta" l'efficacia del timone sarebbe stato ulteriormente compromesso dall'effetto delle acque turbinate della marcia indietro sulla pala del timone mentre il traghetto ancora si muoveva in avanti.

Ripeto, la mia ipotesi di come si sono svolti in fatti, è solamente una mia personale convinzione, frutto di avere visto nel passato, operare accostate, utilizzando l'autopilota al posto del timone; fondamentalmente, per non disinserirlo oppure per breve assenza temporanea del timoniere in plancia, e come giustamente TC scrive: “ « La Moby Prince ha subito, per cause non chiare, un'alterazione nella rotta di navigazione che potrebbe aver influito sulle cause dell'impatto ». “Quindi nessuno, se non le persone che erano in plancia, ma purtroppo essendo perite nel disastro, non possono chiarire le reali dinamiche di quanto accaduto sul ponte di comando, lasciando spazio alle ipotesi e congetture più varie.

Flavio SCOPINICH

Caro Decio,
ho appena terminato di leggere interamente questo numero dove ho imparato, anche alla veneranda età di 70 anni tra qualche giorno, a capire quali sono le vere strade che possono portare alla verità su qualunque incidente di mare, e che sicuramente non sono quelle proposte dai media, giustamente apostrofati come molto spesso ignoranti.

Ma nel senso latino della parola

Ignorare = non conoscere

Penso altresì che questi intelligenti metodi di indagine possano essere applicati anche in altri campi

Ma in un Paese come il nostro le pressioni politiche, il fazionismo e la ricerca arrogante di un tornaconto, non hanno mai portato alla verità

Almeno mediaticamente

Altrettanto la chiosa sulla situazione dei collegamenti terrestri liguri mi ha colpito l'anima sia sentimentalmente sia razionalmente

Quando leggo che, neanche troppo lentamente, la catarsi autostradale inizia a coinvolgere anche e soprattutto economicamente le regioni vicine, allora scopro, forse anche tardi, della grande ottusità governativa ad ogni livello.

Tempi e motivi di questi rallentamenti dovrebbero essere spiegati ad un magistrato molto sveglio e intelligente però

Ma tant'è sappiamo già che assisteremo all'ennesimo polverone mediatico

Povera Italia

Ancora grandi complimenti per l'interessantissimo numero.

Michele Bisio

Caro Decio,

ho letto con passione ed interesse quanto riferisce Tobia Costagliola sul rotocalco del 26 luglio circa i risultati dell'inchiesta della Commissione Parlamentare d'inchiesta sul disastro della Moby Prince nel lontano 1991.

Fui chiamato dai famigliari del Comandante della Moby Prince in sede di processo penale d'appello e rimasi sconcertato dalla mancanza di accertamenti, dalle lacune documentali, dall'assenza di riscontri oggettivi e dai tanti vuoti operativi che mi sottoposero.

Gli esiti dei vari gradi di giudizio furono imbarazzanti, ma quando non si definiscono puntualmente e immediatamente le condizioni al contorno, ogni presunta ricostruzione scientifica può dare riscontri esattamente opposti a quelli reali.

Difficile, a distanza di così tanti anni, ricostruire quindi ogni dettaglio di quel tragico incidente, ma aver già chiarito alcuni punti fermi, come ha fatto la Commissione Parlamentare, ha tanti meriti.

Ma è altrettanto doveroso soffermarsi sulle lacune conoscitive che persistono nella storia del tragico incidente della Moby Prince, ben evidenziate da Tobia Costagliola in questa sua bella presentazione.

Resterà quindi una parte di "mistero" che solo i testimoni dell'epoca avrebbero potuto, forse, chiarire.

Con la solita immutata stima,

Nicolò Reggio

Dr. Ing. NICOLÒ REGGIO

Via Argonauti, 1/6 16147 Genoa, Italy

T +39 010 3741861 C +39 335 390980

E-mail *n.reggio@club-marine.it*

Certified E-mail nicolo.reggio@ingpec.eu

Risponde Tobia Costagliola

IPOTESI E ANALISI SULLA TRAGEDIA DELLA MOBY PRINCE

In riferimento al messaggio inviato da ing. Scopinich di cui ringrazio l'autore per le sue lucide e competenti precisazioni ti prego di notare quanto segue:

Io ho formulato solo alcune ipotesi ma, ovviamente, potremmo formularne tante altre. L'evento, purtroppo, si presta a qualunque ipotesi purché formulata con un minimo di conoscenze di natura tecnica/operativa. Ne potremmo fare un lungo elenco senza avere alcuna necessità di evocare alcun "mistero" perché sono più che sufficienti le cognizioni tecniche degli "addetti ai lavori". E' ovvio che solo chi era in plancia può dare l'esatta versione dei fatti. Purtroppo, è difficile, come dice l'ing. Reggio, ricostruire ogni dettaglio di quel tragico incidente, dopo tanti anni. La cosa essenziale è che l'impossibilità che questo si realizzi non deve, assolutamente, e non può, giustificare le "fantasie" dei non addetti ai lavori ... E sono tanti, anche se classificati tra "gli esperti". Nella mia analisi mi sono limitato solo ad alcune ipotesi. Naturalmente altre ipotesi come quella formulata nel messaggio, son tutte comprensibili ed accettabili purché non evochino "fatti inspiegabili e misteri": questo era il mio intento.

Che ben vengano, quindi, altre ipotesi ma sempre in linea con quanto affermato.

Tuttavia, in riferimento all'ipotesi di manovra in extremis, usando il pilota automatico come timone, perfetta in ogni suo dettaglio, io vorrei esporre una mia ulteriore personale considerazione. Mi rifiuto di approfondire se il pilota automatico fosse inserito o non inserito. Posso solo affermare che, da Comandante o da ufficiale in comando di guardia, io non avrei mai inserito il pilota automatico. Lo scenario che si presentava allo sbarco del pilota, alle ore 2214, con la rada piena di navi, mi avrebbe indotto ad allargarmi per scansare qualche nave e poi, mettermi in rotta, con sicurezza, magari inserendo il pilota automatico, successivamente, in acque più libere. Dall'inchiesta emerge, che, dopo l'accostata, allo sbarco del pilota, la Moby, mettendosi subito in rotta per Olbia, ha lasciato, sulla sua sinistra, l'Agip Napoli la cui posizione non interferiva con la sua rotta, è transitata a poche centinaia di metri dalla nave Gallant (Lasciandola a sinistra) ed è passata vicinissima alla Cape Breton che era a 0,75 mg dall'Agip Abruzzo e a circa 2 miglia dalla diga foranea. La collisione è avvenuta alle 2225. Tutto ciò è avvenuto in un raggio di 2,7 miglia dalla diga e in uno spazio temporale di soli 11 minuti, con la Moby che procedeva con una velocità accertata di circa 18 nodi. Il pilota automatico, in quelle circostanze, io non lo inserirei. Mai.

Tobia Costagliola

L'ITALIA MALATA

L'ANALISI DEL CORONAVIRUS E LE NOSTRE PREOCCUPAZIONI TRA MORTI, TERAPIE, TAMPONI, POSITIVI E GUARITI NEL "RACCONTO "

di Flavio Scopinich

L'ingegner Flavio Scopinich ci ha mandato una sua ricerca sull'andamento del Coronavirus con grafici allegati. L'ho pregato di fare un sunto dei suoi step commentando i grafici. Desumo che con attenzione facendo riferimento alla casistica che riguarda questo maledetto virus, il lettore si renda conto (non è detto che i grafici siano di facile comprensione) attraverso il dettagliato commento di Scopinich, un vero segugio della materia, che le sue preoccupazioni siano fondate. DL

Cari Amici,

Scrivo questo messaggio perché sono abbastanza preoccupato per come si stanno mettendo nuovamente le cose. Fino dagli inizi del Coronavirus, ho realizzato un documento in .XLS, relativo alla raccolta e gestione dei dati (provenienti dalla Protezione Civile a partire dal 24 febbraio 2020). Le date riportate nel documento sono indicate secondo il metodo Coreano AAMMGG, in modo da avere sempre automaticamente una sequenza ordinata e cronologica dei dati.

Di tanti fogli il più importante è il foglio “GLOBALE”, dove sono raccolti i dati di:

- Numero tamponi totali di casi testati: (non tamponi totali che sono molti di più ,in quanto nei totali, vengono conteggiati anche quelli ripetuti per certificare l'avvenuta guarigione di una persona).

- Numero pazienti positivi: Insieme ai morti ed ai guariti, costituiscono il “LIVELLO 1” dei casi di CONVID - 19,

- I Positivi si possono ulteriormente suddividere e catalogare nel “Livello 2”, composto da:

Isolamento Domiciliare, Ricoverati in Ospedale, Ricoverati in Terapia Intensiva.

- Di ognuna di queste voci, esiste una colonna con i valori assoluti e relativa percentuale, e la variazione giornaliera rispetto al giorno precedente.

- Nel foglio “Generale” ci sono le tre voci principali e la relativa percentuale rispetto al numero di

casi totali. In alto a destra del foglio trovi i grafici dell'andamento in % nel tempo delle tre variabili:

Positivi, Guariti, Morti. Dai grafici si può chiaramente osservare l'andamento dei morti (Linea arancione), attualmente stabilizzato su di un valore pari a circa il 14,26% del totale, mentre positivi (Linea Blu) e guariti (linea Grigia), sembrano avere un andamento speculare, dove i positivi

(Linea Blu) con un valore di solo 5,11%, che stavano scendendo (molto lentamente) asintoticamente verso

lo ZERO, purtroppo a causa dei nuovi focolai (fortunatamente pochi), che si sono manifestati in questa ultimo periodo si è passati dal 5,00% del giorno 21 al 5,11% odierno ovvero si è registrata una inversione di tendenza da negativa a positiva.

Grafico “Positivi, Morti, Guariti” nel foglio (Generale).

- Nel foglio “Livello 2”: ci sono le tre voci secondarie e relative percentuali, rispetto al numero di casi positivi. In alto a destra

del foglio trovate i grafici dell'andamento in % nel tempo delle tre variabili:

Isolamento Domiciliare, Ricoverati, Terapia intensiva. Come nella parte iniziale, i grafici evidenziavano nella prima parte (I primi 28 giorni) la estrema variabilità delle percentuali, che si possono ritenere utili ad evidenziare lo stato di confusione (quando ancora i medici non sapevano bene cosa fare). Una volta individuata dai medici la retta via da seguire, le varie percentuali si erano stabilizzate sui seguenti valori:

Isolamento domiciliare (85,6%) (Linea Blu); Ricovero ospedaliero (13,6%) (Linea Grigia); Terapia Intensiva (0,8%) (Linea Arancione).

Successivamente c'è stata una nuova variazione (fondamentalmente a partire dal punto 97 (che corrisponde al 28 Maggio), dove si

è registrata una nuova tendenza con un aumento dei

Domiciliati (Linea Blu) a discapito dei ricoverati (Linea Grigia), quindi dando ragione ai medici che da oltre 5 settimane, continuavano a dire che il virus si era indebolito e la conseguente necessità dei ricoveri ospedalieri, era drasticamente ridotta (

Dal 15,38 al 5,85%); evidenziando una volta di più, quanto già asserito, ovvero che i grafici: “parlano da soli”, basta saperli ascoltare.

Grafico “Isolamento Domiciliare, Ricovero Ospedaliero, Terapia Intensiva” nel foglio (Livello 2).

- Nel foglio “Grafici 2”: ci sono due delle tre voci principali con i numeri in assoluto di Morti e Guariti con un riguardo all'andamento dei ricoverati in terapia intensiva.

A partire dal 2 di maggio (200502), viene stimata anche la data di quando non ci saranno più pazienti in terapia intensiva,

data calcolata calcolando il valore medio degli ultimi 10 giorni ed usarlo per dividere il numero di persone rimaste.

Dallo stesso foglio si vede come l'andamento asintotico dei morti, vada a stabilizzarsi su di un valore prossimo alle 35,000 unità.

Considerando tale dato e confrontandolo con l'andamento percentuale dei morti pari al 14,26%, sarebbe lecito ipotizzare una conclusione del virus con circa 35,100 morti, 246,000 casi totali e circa 211,000

Guariti, (Valori simili a quanto ipotizzato un mese fa). Sono freddi numeri, ma vorrei ricordare che dietro ognuno di quei numeri esiste una persona umana che a seconda dei casi può essere un padre tornato fra i suoi figlioli, oppure una nonna che ha raggiunto in cielo il marito che la spettava da tempo.

Grafico "Morti" nel foglio (Grafici 2).

Nel foglio "Grafico 1": c'è la stessa cosa per il numero di tamponi effettuati.

Purtroppo, se osservate la parte finale del grafico "Positivi", Vi renderete conto che pur rimanendo una curva in "discesa", ad un certo punto (punto 115 che corrisponde al 14 Giugno), la curva ha perso un po' di "pendenza" ed è diventata più orizzontale. Indice che pur mantenendo un andamento "negativo", c'è un fenomeno di crescita di casi positivi che ne diminuisce l'efficacia, dando ragione a chi afferma che sono sorti alcuni "focolai", che rischiano (se dovessero crescere ulteriormente) di vanificare gli sforzi fatti durante il "Lock-down". Anche se, "Ad onore del vero", fortunatamente sembrerebbe che i nuovi "positivi" sono meno "contagiosi" (vedi grafico foglio "Livello 2")
Grafico "Positivi" nel foglio (Grafico 1).

Vorrei porre l'accento sul fatto che nelle ultime 2 settimane, a causa della inversione di tendenza (da negativa a positiva), i casi (evidenziati in giallo), stanno aumentando considerevolmente, anche se fortunatamente la tendenza dei ricoverati e di quelli in terapia intensiva, è ancora (anche se debole) negativa, ma questo non deve ridurre l'attenzione da porre nel cercare di evitare i rischi di contagio.

Tabella dati ultime 2 settimane

Scusate per questa lunga spiegazione, ma onestamente, mi sembrava corretto darVi qualche spiegazione aggiuntiva rispetto a quelle intuitive leggendo tabelle e grafici nell'allegato in .xls..

Se qualcuno fosse interessato a ricevere il documento corredato di grafici per una più facile comprensione può richiederli scrivendomi al seguente indirizzo E-mail:
fsc122953@libero.it

Flavio Scopinich

STORIA E GEOPOLITICA

L'Armenia vuole la PACE,
l'Azerbaigian (e la Turchia di Erdogan)
la guerra.

di Alberto Rosselli

In questi giorni l'Azerbaigian, dopo aver aggredito lo scorso 12 luglio militarmente l'Armenia cercando di violare il suo confine di Stato, ha dato avvio a tutto il mondo, cercando di addebitare all'Armenia tale incursione e accusando, la Diaspora armena di aggressione verso i cittadini azeri.

Come invece la cronaca di questi ultimi giorni conferma da fonti diplomatiche e dagli ambasciatori azeri infondate e menzognere, perché sono proprio gli attivisti turco azeri, incitati da Baku Presidente dittatore Aliyev, a compiere atti di violenza verso gli armeni.

Gli azeri prima aggrediscono, ricorrono ad atti di violenza per poi correre ai ripari con accuse infondate, mistificando addirittura la storia e la realtà, come sta l'Ambasciatore azero in Italia Sua Eccellenza fake news a testate giornalistiche e politici.

L'Armenia vuole la pace, l'Azerbaigian la guerra.

D'altronde da un Paese che ha portato in condanna per aver decapitato un soldato armeno durante un corso NATO a Budapest non c'era da aspettarsi un diverso atteggiamento.

L'Azerbaigian, agli ultimi posti nella classifica mondiale sulla libertà di corrotti e corruttori, è stato già giudicato dal mondo libero e democratico.

Come Consiglio per la comunità armena di Roma Italia, denunciando questa ennesima campagna di odio di Baku. Condanniamo tutti gli atti di violenza compiuti perché crediamo e siamo convinti che la via maestra sia il dialogo e la diplomazia e non l'aggressione e la violenza.

L'Armenia vuole la pace, l'Azerbaigian la guerra.

**Invitiamo tutte le istituzioni, i politici e i media italiani a non prestare in alcun modo il fianco alle infondate accuse della dittatura azera spalleggiata dal regime di Ankara. sempre la fondatezza delle comunicazioni diffuse e ribadita anche dal ministero degli esteri.
L'Armenia vuole la pace , l'Azerbaigian la guerra.**

Consiglio per la comunità armena di Roma

Grande concorso Euroflora

2021

di Giusi Feleppa

MICROPAESAGGI, EUROFLORA 2021

LANCIA IL CONCORSO PER I PROGETTISTI

Euroflora sostiene la creatività e l'innovazione nel campo della progettazione del paesaggio con un concorso tematico rivolto a paesaggisti, architetti, agronomi, naturalisti, ingegneri, garden designer, giardinieri di qualsiasi nazionalità.

L'obiettivo degli organizzatori – Porto Antico di Genova Spa - è selezionare progetti di allestimento paesaggistico belli e sostenibili che interpretino in maniera particolarmente originale l'utilizzo di un particolare sistema modulare di

supporti e mascherature lignei individuato insieme ai progettisti di Euroflora, gli architetti Matteo e Antonio Lavarello. L'utilizzo di questo sistema costituisce un elemento vincolante per la partecipazione al concorso. In questo modo si intende da una parte sollecitare le capacità e l'ingegno dei progettisti, nella convinzione che i migliori progetti nascano da vincoli stringenti, dall'altra mostrare le potenzialità nascoste di un sistema di allestimento apparentemente molto semplice e uguale per tutti, ma con infinite possibilità di configurazione. Due le categorie: under 30, per studenti e giovani professionisti, e over 30.

Il termine d'iscrizione è l'8 settembre, entro il 20 ottobre va inviato il progetto. A selezionare i migliori, quelli che poi saranno realizzati in occasione della manifestazione – in programma a Genova nei Parchi di Nervi dal 24 aprile al 9 maggio 2021 – una commissione di valutazione composta dall'architetto Antonio Lavarello e dai rappresentanti dei soggetti patrocinatori. Per la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona, l'architetto Caterina Gardella, per l'Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Genova Daniele Salvo, per l'Ordine dei dottori Agronomi e Forestali delle province di Genova e Savona il presidente Fabio Palazzo, per la sezione ligure di AIAPP - Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio il presidente Anna Sessarego. Gli spazi assegnati – fino a un massimo di dieci i progetti selezionati – avranno una dimensione di circa 60 metri quadrati. Una seconda commissione valuterà i progetti realizzati il 23 aprile prossimo, vigilia dell'apertura, tradizionalmente dedicata i lavori delle giurie di tutti i concorsi di Euroflora.

Il bando è scaricabile, previa registrazione, dalla sezione concorsi del sito www.euroflora.genova.it. Le richieste di chiarimenti vanno indirizzate a micropaesaggi@euroflora.genova.it.

Ufficio stampa Euroflora 2021

Giusi Feleppa 010.2485675 – 335.7157199
gfeleppa@portoantico.it

fine