

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ .

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

Pensierino estivo del giorno

Dottore, mi può prescrivere le analisi che sono nove anni che non le faccio ? Sì, ma lei quanti anni ha ? 70, 80,90 ? No, dottore ne ho 92. Ah beh, prenda solo qualche pastiglia per dormire. Grazie dottore. (E poi, storia vera, è finito al Pronto Soccorso) .

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

Giuliano Basso nostro primo compagno di navigazione telematica nel 2008 , superbo redattore nel campo tecnico commerciale dello shipping in forza della sua esperienza come shipbroker , è diventato nonno. Il nipote si chiama Pietro ed è nato il 14 giugno dalla figlia Valentina e il marito Paolo. Alla famiglia le nostre felicitazioni.

Un convegno nell'ambito della Genoa Shipping Week

IMPATTO SU ARMATORI E SHIPPING DELLA NORMATIVA SULLA SICUREZZA

GENOVA. Nell'ambito della Genoa Shipping Week il giorno 27 Giugno alle 16.30 presso palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova, sala del Capitano, avrà luogo un convegno coordinato dal Collegio Capitani dal titolo: "L'applicazione della normativa sulla sicurezza della navigazione marittima tra prevenzione e proporzionalità. Impatto su armatori ed equipaggi."

Il continuo evolvere della normativa in materia di sicurezza della navigazione marittima (safety), spesso in attuazione delle convenzioni internazionali, è indice della costante attenzione ai temi della salvaguardia della vita umana e dell'ambiente. Gli stessi strumenti convenzionali e le direttive comunitarie tutelano peraltro tali interessi pubblici secondo canoni di ragionevolezza e proporzionalità, al fine di non gravare l'armatore e il personale marittimo di costi eccessivi ed ingiustificati. In tale ambito diventa dunque fondamentale la azione dello Stato, chiamato a sviluppare adeguatamente le definizioni contenute nelle convenzioni e nelle direttive e ad individuare la soluzione più idonea a garantire la sicurezza con il minor sacrificio per gli interessi dell'armatore e del personale marittimo.

Durante il Convegno saranno trattate alcune questioni applicative che hanno diretto impatto su armatori e personale marittimo.

Introduce Giovanni Lettich, Presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. sul tema "Le recenti novità normative in materia di formazione e certificazione del personale marittimo", segue il Capitano di vascello Gianbattista Ponzetto, Capitaneria di porto Genova, "La applicazione della normativa sulla sicurezza della navigazione marittima tra prevenzione e proporzionalità. Impatto su armatori ed equipaggi", interviene l' Avv. Massimiliano Grimaldi, Grimaldi Studio Legale, Genova. Conclusioni, Giovanni Lettich

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

SINISTRI MARITTIMI ED ERRORE UMANO

di Decio Lucano

La lezione di Lorenzo Spinelli

Analisi delle cause e delle concause alla soglia della nave drone

Mentre continuano esperimenti e ricerche per automatizzare la nave senza equipaggio, essendo ormai i grandi porti container tutti robotizzati e autonomi, si riaccende il dibattito sulla sicurezza a bordo delle navi nonostante le statistiche rivelino una diminuzione dei sinistri (totali) in mare e le conclusioni siano sempre le stesse: la responsabilità degli incidenti è dovuta all'errore umano.

Quanti dibattiti e quante parole da quando mi occupo di questa materia, e cioè dagli anni settanta! Ieri come oggi la flotta mondiale constava di circa 50.000 unità di oltre 1000 gt, e di oltre 100.000 unità di 100 gt e oltre, con un aumento di oltre il 50% di dwt negli ultimi dieci anni (navi oversize). Sicurezza e sinistri marittimi era stato l'intervento dell'ing. Lorenzo Spinelli, direttore generale del Registro Italiano Navale al convegno dei capitani marittimi a Sorrento nell'ottobre 1979, una prima profonda e obiettiva tesi con dati statistici esaustivi, scritta sulla scia di polemiche (affondamenti, progetti navali sbagliati, bandiere di comodo) e di linee guida dell'IMCO (poi IMO) dove Spinelli era tenuto nella massima considerazione.

Che cosa scriveva l'ing. Spinelli riguardo ai Sinistri dovuti ad errore umano?

Riportiamo alcuni passi del corposo pamphlet che, secondo noi, sono validi ancora oggi.

“E' comunemente riconosciuto che- in parte anche in conseguenza del continuo miglioramento dello standard di sicurezza degli scafi, macchinari e dotazioni delle nuove navi, imposto dalle normative più recenti, che ha ridotto il numero di sinistri attribuibili a questo aspetto delle navi – l'errore umano è attualmente responsabile di una percentuale assai elevata dei sinistri marittimi che nella maggioranza delle statistiche è valutata tra il 75 e l'85 per cento, il valore più elevato essendo frequentemente citato in caso di collisioni ed incagli. Secondo Spinelli... per ridurre i sinistri dovuti all'errore umano è opportuno adottare per questi la seguente suddivisione:

a) Errori di personale incompetente o insufficiente dovuti a 1) preparazione teorica e pratica inadeguata degli equipaggi; 2) inadeguata consistenza numerica dell'equipaggio.
b) Errori di personale competente, dovuti secondo una ricerca della National Academy of Science -principalmente a:

1. Condizioni fisiche inadeguate, difetti di vista;
2. Eccessiva stanchezza, eccessivo uso di bevande alcoliche;
3. Disattenzione, errori di apprezzamento della gravità di situazioni inaspettate;
4. Accettazione di eccessivi rischi calcolati per mantenere i programmi di viaggio nonostante deficienze della nave o proibitive condizioni meteorologiche;
5. Eccessiva pressione, reale o presunta, degli armatori sull'equipaggio;
6. Rotazione troppo frequente del personale ed insufficienti tempi per i passaggi di consegne; del comandante e direttore di macchina;
7. Inadeguata organizzazione del lavoro del personale di guardia;
8. Cattivo uso del radar;
9. Ambiguo rapporto tra comandante e pilota;

10. Stazione di comando di caratteristiche inadeguate : scarsa visibilità, strumentazione insufficiente o mal disposta;

11. Inadeguatezza delle norme sugli abbordi in mare;

12. Incertezza nell'uso dei segnali sonori dovuta all'ambivalenza che per gli equipaggi ha il valore di tali segnali e nella diffusa abitudine di ricorrere a questi segnali solo nelle situazioni di emergenza;

13. Inadeguatezza dei fanali di bordo e dei segnali luminosi in passaggi obbligatori “.

.....

Tenendo conto della nuova normativa, delle convenzioni e della nuova tecnologia a bordo, sottoscriviamo totalmente questi punti che Spinelli esplicita nel suo intervento.

Il ruolo degli assicuratori, l'addestramento alle nuove tecnologie

Gli assicuratori assegnano all'errore umano la maggior parte delle cause di questi sinistri nelle quali sono comprese anche navi e impianti modernissimi , ed è giusto chiederci se sono le navi , gli uomini o i sistemi alla base dei sinistri marittimi. Il mezzo nave opera in una rete di controlli e di livelli di efficienza estremamente complessa, eterogenea e varia. Eppure lo “human error “ continua ad essere “ the vital unknown” anche se gli ausili alla navigazione al servizio della sicurezza sono estremamente avanzati. Secondo il nostro punto di vista solo un elemento dell'errore umano è sicuro al 100 per cento: lo scarso addestramento degli equipaggi all'uso corretto degli strumenti a loro disposizione.

Shipboard management, la Professionalità bordo/terra

Purtroppo le navi sub standard invece sono sempre molto diffuse e gravano sul bilancio dei sinistri in mare. Inoltre il “ fenomeno “ dei Registri Internazionali dagli anni 2000 con la babele degli equipaggi ha aumentato la difficoltà di gestione e controllo come l'avrebbe voluta l'introduzione dello Shipboard Management e poi dello Shipping Management . Era stato auspicato alla fine degli anni settanta un sistema unico ed omogeneo del traffico marittimo e dei titoli professionali , puntando al massimo su dotazioni standard e sulla navigazione assistita e controllata da terra così come avviene in aviazione.

E' stato raggiunto questo obiettivo ?

La nave va esaminata nel contesto tecnico e commerciale in cui opera, e la gestione della nave non può essere affidata soltanto al “ conduttore “ ma delegata anche ad altri enti per le operazioni decisionali tipiche dello shipping.

Negli anni settanta e ottanta la diffusione della tecnologia rese necessario creare un data base dell'affidabilità dei sistemi a bordo sia per la navigazione che per la sicurezza come antincendio, antifalla, assetto, ecc. Oggi con la pressoché totale diffusione della elettronica e delle comunicazioni via satellitare, internet , ecc. altri rischi incombono sulla totale affidabilità del sistema, vulnerabile ad attacchi esterni e dalla preparazione del conduttore che si richiama ai dati che emergono dagli strumenti, senza avere quel sentimento di verifica indispensabile.

La nave drone non è alle porte, anzi lo studio sarà ancora lungo , “il mare è sempre quello “ le collisioni sono all'ordine del giorno ; mentre scriviamo nel Mar del Giappone una portacontainer è entrata in collisione con un caccia americano, eppure ne avevano strumenti anticollisione a bordo. La “ blind zone “ dal ponte di queste simulacri viaggianti che sono le portacontainer è sempre un problema , e a nulla servono convenzioni e regolamenti, bisogna guardare anche dal ponte. Allora sarebbe stato meglio aver affidato la nave all'automazione totale? E tutti i corsi IMO obbligatori da STCW a Manila ? Sul mare operano circa 180 tipi di

unità e questo aumento nella tipologia ha portato a un incremento della domanda di tecnici capaci e specializzati che non si possono formare in pochi mesi o pochi giorni, né si può tramandare l'esperienza e la professionalità in tempi standard come un tempo perché il mercato, la preparazione e formazione richiedono mezzi e sistemi più sofisticati e attrezzati.

I limiti della STCW / la gestione della nave con equipaggi di nazionalità diversa / la sicurezza ha costi elevati e tanta burocrazia

Naturalmente la STCW, che ha voluto stabilire uno standard minimo di preparazione, non ha potuto definire i termini e i contorni della professionalità del navigante o dell'operatore del mare, lasciando alle amministrazioni dei singoli paesi a seconda del grado di cultura marinara l'arricchimento dello status professionale del navigante.

Dallo studio di numerosi sinistri marittimi si desume che per un comandante l'espletamento della parte commerciale e burocratica spesso distoglie l'attenzione costante alla condotta della navigazione, nonostante la possibilità di trasmettere dati e notizie in tempo reale via satellite in tempo reale da nave a terra e viceversa.

La “negligenza equipaggio” è una formula diffusa per liquidare danni che significano “manutenzione nave”: cioè far pagare all'assicurazione “(risarcire) la manutenzione di cui ha bisogno la nave.

E' chiaro che la qualità del personale è il fattore che influenzerà il livello della sicurezza, che ha un costo elevato con l'applicazione delle tecnologie avanzate per la realizzazione delle autonomous ships o smart ships, che richiedono enormi investimenti. Analizzando le cause dei sinistri attraverso i siti specializzati la “parte esterna” della nave riguarda tutti quegli aspetti di sussidio alla navigazione, alla gestione sicura della nave, delle TSS lanes e delle emergenze che generalmente fanno riferimento alle telecomunicazioni, ai sistemi di assistenza generale (Satcom, Gps, IAD, Gmdss, VTS fino alla telemedicina.

Se ne discuterà ancora, anzi il dibattito è appena iniziato con buona pace di chi pensa di avere sotto tutela il personale navigante, ma la lezione di Spinelli resta ancora valida.

Decio Lucano

Un capitano diventato grande comunicatore

LA SCOMPARSA DI DINO EMANUELLI: UN RICORDO DALLA “TIGULLIANA”

Il suo sesto libro avrebbe voluto pubblicarlo con le edizioni “Tigulliana”. Non ce l'ha fatta, Dino Emanuelli, uomo di mare e di spettacolo, scrittore, attore, giornalista, ideatore di programmi televisivi, morto il 14 giugno all'Ospedale San Martino di Genova.

Dino Emanuelli fu ospite innumerevoli volte alle manifestazioni di cultura e spettacolo promosse dal nostro sodalizio culturale.

Aveva navigato per quasi vent'anni; dunque persona legata al mare innanzi tutto, appartenente all'ultima generazione di naviganti che aveva trasportato emigranti nelle Americhe, che visse il tramonto della nave passeggeri di linea e la nascita della nuova moda di andare per mare: la crociera.

Le sue esperienze furono raccontate in quattro libri pubblicati dalla Casa Editrice Mursia.

Nel suo quinto libro, intitolato “I figli delle nuvole”, si rivolgeva invece ai giovani, sviluppando i temi dell’ecologia e del rispetto dell’ambiente.

Dino Emanuelli era nato a Genova il 15 giugno 1931, ma era cresciuto nell’albergo dei nonni in Val di Lanzo, in provincia di Torino.

Diplomatosi all’Istituto Nautico “San Giorgio” di Genova nel 1952, dagli anni Cinquanta agli anni Settanta era imbarcato come ufficiale sulle navi mercantili e anche sulle navi da crociera.

Dopo la vita di mare, iniziò una nuova avventura nel mondo del cinema e della televisione, con la realizzazione di documentari come autore e regista sulla vita di bordo. Poi come attore caratterista in decine film, con Paolo Villaggio, Edvige Fenech, Alberto Sordi e Adriano Celentano.

I due programmi di mare più importanti della RAI portano la sua firma: “Onda Verde Mare”, programma radiofonico di Rai Radio Uno, nato nell’estate del 1982 e andato in onda fino al 1987 dal lunedì al mattino (che fece registrare un’impennata di ascolti) e “Linea Blu”, il primo programma televisivo in tutta la storia della Rai nato per il mondo nautico-marittimo, nato a Genova nel luglio del 1994.

Raccontava Emanuelli: «Il 2 agosto 1982, alle 6 del mattino, dissi al microfono: “mi chiamo Dino Emanuelli, sono un ex capitano di lungo corso e vi racconterò la mia vita di mare”. Fu un successo strepitoso: 8 milioni di ascoltatori ogni giorno. Ricevevo decine di lettere. Mi commuovo ancora ricordando quelle che mi dicevano: quando ascoltiamo “Linea Verde Mare” la nostra nostalgia si stempera».

Nel 2001, per le Reti Mediaset, ideò “Navigare Informati”, il primo e unico programma televisivo europeo che offriva informazioni sulla viabilità in mare per i diportisti, e “Pianeta Mare”, dedicato al mondo della Pesca professionale in onda su Rete 4.

Inoltre, a Genova, Emanuelli diede vita alla prima Accademia italiana della Marina Mercantile, “Italian Shipping Academy”, il progetto che trovò nell’Ammiraglio Raimondo Pollastrini, Ispettore delle Capitanerie di Porto, e in Stefano Messina, Presidente dei Giovani Armatori, i due grandi personaggi che credettero nell’idea.

Dino era anche un ballerino provetto, capace a scatenarsi sulla pista a ogni viaggio in frenetici rock’n roll. In questa sua passione, si esibì di fronte a Frank Sinatra e ad altri attori famosi di Hollywood.

Gli ultimi anni, Dino Emanuelli li trascorse alla Casa di riposo per gente di mare “Bettolo” di Camogli, una struttura dedicata a chi ha navigato sulle navi.

Stava terminando la stesura del suo ultimo libro, che parlava della sua vita e delle sue molteplici esperienze. Aveva ancora tanti progetti nella mente...

Il racconto della sua avventura umana avrebbe voluto presentarlo a Santa Margherita Ligure, alla “Tigulliana”, il prossimo Natale. Non ha fatto in tempo ad esaudire questo suo ultimo sogno.

Marco Delpino

Non aggiungo altro a quanto ha scritto l'amico Marco Delpino, fondatore della Tigulliana, direttore di Bacherontius, egli stesso editore scrittore e ideatore di eventi culturali importanti. Dino Emanuelli è stato per me un amico carissimo, quante volte ci siamo parlati alla radio al mattino presto a Onda Verde. Era una trasmissione seguitissima dai camionisti, dalla gente comune, in questo aveva raggiunto lo scopo di Vittorio G. Rossi che parlava alla gente e si sentiva un uomo da strada ... L'ultimo approdo di Dino è stato la Casa di riposo dei marinai di Camogli. (DL)

“MOSE e Grandi Opere di Ingegneria Marittima”

La Sezione della Spezia di ATENA, Associazione Italiana di Tecnica Navale, in collaborazione con il Polo DLTM e Promostudi La Spezia, ha il piacere di segnalare l'organizzazione del workshop: “MOSE e Grandi Opere di Ingegneria Marittima” giovedì 22 Giovedì 2017 h 14.30 presso le aule del Polo Universitario "Marconi", La Spezia

Nell'auspicio di incontrarvi, il Presidente della Sezione, C.A. Claudio Boccalatte e lo scrivente inviano cordiali saluti

Ing. Marco Prandoni, ATENA mob. : +39 335 611 35 62

e-mail :laspezia@atenanazionale.it

“Mare Sicuro 2017”: al via l'operazione estiva della Guardia Costiera

ROMA . Come ogni anno, nel periodo estivo si intensifica lo sforzo operativo della Guardia Costiera volto a garantire la corretta fruizione del mare e uno svolgimento in sicurezza delle attività ludiche e ricreative ad esso collegate. Sicurezza e serenità, legalità e divertimento: sono questi alcuni dei concetti chiave dell'operazione “Mare Sicuro 2017”, operazione che ogni estate viene attuata dalla Guardia Costiera e che, da oggi al 17 settembre, vedrà impiegati circa 3.000 uomini e donne, oltre 300 mezzi navali e 15 mezzi aerei lungo tutti gli 8.000 chilometri di coste del Paese, nonché sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore.

Un'operazione condotta nel segno della “trasversalità”, quale sintesi del lavoro e dello sforzo che il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera compie nell'ambito delle proprie funzioni e dei compiti legati agli usi civili e produttivi del mare, tra i quali – in primis – la salvaguardia della vita umana in mare, oltre alla sicurezza della navigazione, alla tutela dell'ambiente marino e costiero, ai controlli sulla pesca e sull'intera filiera ittica.

Così, i milioni di turisti italiani e stranieri che nel periodo estivo trascorrono le vacanze lungo le coste del Paese, troveranno nella Guardia Costiera il riferimento a garanzia della propria sicurezza. L'operazione “Mare Sicuro” ha registrato, al termine dell'estate 2016, il soccorso ad oltre 3.500 persone e 700 unità, con quasi 50.000 controlli sulle imbarcazioni da diporto. L'ingente afflusso turistico richiede un'attenzione ancora maggiore verso l'ecosistema marino e costiero: sarà attuato il massimo sforzo possibile per garantire il rispetto dell'ambiente. Durante l'estate 2016 sono stati 57.000 i controlli effettuati sul demanio marittimo, ai quali si sono aggiunti anche gli oltre 3.000 controlli nelle Aree Marine Protette.

Non meno importante è l'intensificazione dei controlli su tutta la filiera ittica: il prodotto ittico italiano, bene primario per qualità e quantità, continuerà ad essere costantemente monitorato, controllato e garantito. La Guardia Costiera, con “Mare Sicuro 2017”, si impegna, infatti, anche ad assicurare la gestione sostenibile della risorsa ittica, il controllo della filiera di commercializzazione del pescato e la tutela del consumatore; è quanto attestato dai risultati conseguiti nell'analogo periodo estivo 2016, con oltre 20.000 controlli in materia. L'impegno rafforzato della Guardia Costiera mira così ad assicurare rapidi interventi di soccorso in favore di bagnanti, diportisti e subacquei e a garantire controlli più intensi su tutte le attività svolte in mare, per prevenire condotte illecite, pericolose per le persone, per il patrimonio ambientale, per l'ecosistema marino e per le risorse ittiche.

UNA GRANDE SCRITTRICE INTERVIENE RACCONTANDO UN CASO EMBLEMATICO NELLA MARINA MERCANTILE

Questo giovane, dopo il primo impatto, di navi non ne vuole più sapere

Tu parli sempre nelle tue News del trattamento dei giovani allievi a bordo delle navi; io ho una testimonianza di prima mano, quella di un mio giovane amico, figlio di vicini di casa, un ragazzo che ho aiutato a preparare l'esame finale del Nautico per l'inglese. Senza far nomi o entrare in particolari il fatto è questo : compiuto 20 anni il ragazzo segue la sua strada, i tre fratelli navigano e lui si imbarca su una nave battente bandiera italiana, diretta non so dove, equipaggio filippino, primo ufficiale rumeno. Possibile che noi siamo così a corto di naviganti ? I problemi nascono durante la navigazione; ovviamene difficile comunicare con l'equipaggio (o la ciurma ?), gli ufficiali, invece di insegnare, si mettono a dare istruzioni contrastanti, per cui il povero ragazzo comincia a sentirsi a disagio, se accontenta uno, scontenta l'altro. Trova solo un po' di comprensione e di aiuto nel terzo ufficiale, ma non gli basta. E' la fine di una carriera di marittimo, arrivato a Londra il ragazzo prende il primo volo e torna a casa e ha deciso che non si imbarcherà mai più. Io ho cercato di aiutarlo presentandogli degli alti ufficiali della Marina Militare che gli hanno consigliato la carriera delle Capitaneria di Porto; ho anche cercato di convincerlo a provare con le navi da crociera, ma i miei sono stati solo tentativi. Tutti pensiamo di avere il diritto di consigliare, soprattutto a un ragazzo che conosci così bene, ma l'impatto della sua prima esperienza è stato tale che il giovane di navi non ne vuole più sapere.

Un caro saluto con l'affetto di sempre

Lilla Mariotti

Un'altra eclettica scrittrice ci scrive

Tra lavori usuranti e vaccini come è difficile la vita a bordo e a terra

Mi chiedo quanto tempo ancora impiegheranno quelli dei QUARTIERI ALTI a considerare finalmente il lavoro dei 'marittimi' come un'inequivocabile realtà USURANTE, a ratificarne i sofferti contenuti onde concedere una maggiore gestibile permanenza degli stessi, a bordo o, comunque , nel

settore, al fine di migliorarne la qualità delle prestazioni ed un più sollecito ed opportuno avvicendamento. Ma qui non si tratta di non capire cosa si chiede bensì perché lo si chiede, ovvero quanto sia necessario il farlo prima possibile. La verità è che chi siede comodo dietro la propria scrivania tra i suoi agi, indiscutibilmente dovutigli per studi, oneri, professionalità e competenze varie, naviga sì in un mare, ma di carte che certamente non gli solleveranno mai una -REAL STORM- da brivido dove il viola dei lampi si confonde col viola dei visi tesi a lottare contro una prua che "balla" letteralmente fra le onde e uno scafo che stride quale mostro che digrigna i denti, pronto ad affilarli per ingoiarti sicché, quando finalmente si placa (la tempesta) devi fare uno sforzo immane per ricordarti chi sei e cosa sei, verificando che, nonostante la bravura e il coraggio nell'affrontarla, sei soltanto un uomo che reclama dei diritti tuttora negati. Ma la Speranza è l'ultima a morire così auguriamoci che le Istituzioni diano il via a una legge opportuna al riguardo.

A proposito di 'vaccini' quando più o meno nel dopoguerra sono spuntati fuori, la gente accettava di buon grado la cosa e sempre più bimbi, mano a mano, nel tempo, ne godevano i benefici. Oggi sta dilagando una strana paura che, a mio avviso, è più una moda, come tante cose dissacranti e deleterie che si sentono in giro, volta a fomentare panico ingiustificato forse proprio con l'incomprensibile obiettivo di far del male. Infatti laddove la/e vaccinazione venga somministrata previo controllo generale del soggetto da vaccinare, intendo opportuni esami che ne assicurino la buona salute, nessuna intolleranza a qualcosa in particolare, niente asma che so, ecc, ecc, dei controlli mirati insomma, non credo che possa nuocere poiché, se ciò dovesse verificarsi (come, del resto, a volte, succede) evidentemente il paziente, per qualche ragione, non è ricettivo. Maggiore responsabilità e oculatezza in proposito dovrebbero scongiurare il problema.

Devo farvi una confessione. Quando il Dottor Sabin scoprì il vaccino antipoliomelite, solo pochi rifiutarono di vaccinarsi intimoriti dal fatto che, nel quartiere dove abitavo allora, 4 bimbi ne morirono. Io sono una di quei pochi, né i miei genitori riuscirono a convincermi del contrario. Garantisco che quando ci ripenso rabbrivisco. Tuttavia solo in seguito si scoprirono le vere cause di quei decessi che, comunque, non avevano nulla a che fare col vaccino. Orbene, consultatevi prima con i medici, esponete le vostre perplessità e tutte le remore possibili ma ricordate che i Vaccini sono una conquista della Scienza e un importante supporto alla vita nei tempi moderni e nel futuro. Arrivederci,

Anna Bartiromo

EMSA Newsletter June

In this issue: Closing workshop presents results of tri-agency coast guard cooperation pilot project; Remotely piloted aircraft systems tested in real time for multipurpose missions; Member states meet to discuss integrated maritime services and train users on the new graphical interface; Workshop on the preparation of the cycle of marine equipment directive visits to member states; Paris MoU holds annual committee meeting.

AL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

Il mondo dello Shipping sull'onda della Brexit

Sono lieta di invitarvi a partecipare al nostro prossimo meeting conviviale - organizzato nel giorno inaugurale della Genoa Shipping Week - che si terrà il 27 giugno 2017 sul tema **Il mondo dello Shipping sull'onda della Brexit**

Le ben note vicende inglesi - che già da tempo hanno incominciato a porre molti interrogativi sui possibili nuovi scenari europei - certamente hanno avuto, e stanno avendo, pronunciati echi anche nei vari settori di cui è composto il mondo dello shipping.

Il Propeller Club – Port of Genoa ha così pensato di proporre, in occasione dell'inizio della Genoa Shipping Week e come suo momento inaugurale, una Tavola Rotonda in cui numerosi ed importanti esperti proporranno il loro punto di vista in tema di possibili implicazioni della Brexit sui traffici marittimi e sull'indotto.

Parteciperanno alla Tavola Rotonda (in ordine alfabetico):

! Dr. Giampaolo BOTTA, Direttore Generale SPEDIPORTO Genova

! Dr. Gian Enzo DUCI, Presidente FEDERAGENTI e V/Pres. Propeller Club Port of Genoa

! Dr. Beniamino MALTESE, Consigliere CONFITARMA, Senior V/Pres. e Chief Financial Officer Costa Crociere

! Ing. Alberto MAESTRINI, Direttore Generale FINCANTIERI SpA

! Amm. Giovanni PETTORINO, Direttore Marittimo della Liguria, Capo del Compartimento marittimo e Comandante del Porto di Genova

! Ing. Ugo SALERNO, Presidente e Amm. Del. RINA SpA

! Dr. Paolo Emilio SIGNORINI, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

! Dr. Antonio TALARICO, Amm. Del. P.L. Ferrari & Co.

Saremo inoltre lieti di avere tra noi il nostro Presidente Nazionale, Avv. Umberto MASUCCI che introdurrà la Tavola Rotonda.

L'evento si terrà presso il Ristorante "Al Settimo Cielo" (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5),.

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria : propellergenoa@propellerclubs.it – tel. 010 591793 – entro le ore 15,30 di Lunedì 26 Giugno 2017.

Vi attendo numerosi anche assieme alle Vostre/i consorti e Vi saluto cordialmente,

PREZZO: 40 euro per i Soci 45 euro per i Non Soci

Giorgia M. Boi Presidente

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

CON LE "REGIONI" DELLA "TIRRENIA" SULLE ROTTE DEI MARI NAZIONALI

Al pari delle altre Società di Navigazione del gruppo "Finmare", alla fine del secondo conflitto mondiale la "Tirrenia" si trovò ad operare con poche unità spesso vetuste o comunque obsolete. La pressante necessità di ripristinare i collegamenti con le Isole Maggiori e con le sponde del Nord Africa, appannaggio della compagnia statale, fece sì che, passato il primo momento di emergenza in cui si riarmò alla meglio quel poco che non è andato perso nel conflitto e si procedette in acquisizioni sul mercato dell'usato non sempre felici ma assolutamente necessarie, venne predisposto un piano di nuove costruzioni supportato dai finanziamenti previsti dalla legislazione messa in atto nel Paese e degno corollario a quanto stava contemporaneamente avvenendo nel campo delle nuove costruzioni più grandi e prestigiose destinate al traffico transoceanico.

E' così che fra 1950 e 1952 entrano in servizio le cinque unità della classe "Regioni" cui faranno seguito altre unità simili cui accenneremo in questo resoconto. Tre navi della serie verranno approntate sugli scali dell'O.A.R.N. di Palermo, due presso la Navalmeccanica di Castellammare di Stabia e saranno, nell'ordine di entrata in servizio, "Sicilia", "Sardegna", "Calabria" del 1952 e "Campania Felix" e "Lazio" del 1953. Stazzanti circa 5.200 tonnellate, lunghe quasi 120 metri e larghe 15, erano equipaggiate con motori diesel FIAT a due tempi di 6200 C.A. che assicuravano una velocità di esercizio di circa 17 nodi, sufficiente per percorrere in una notte di navigazione le tratte che sarebbero andate a coprire. Potevano trasportare poco meno di 600 passeggeri divisi in tre classi: lontani erano i tempi dei moderni "cruise ferries" di grandi dimensioni capaci di accogliere migliaia di persone in classe unica e con una grande capacità di trasporto di automezzi e veicoli privati. Allora l'imbarco di veicoli e automobili era alquanto limitato e non avveniva tramite i portelloni oggi di uso comune ma imbragando i mezzi e sistemandoli tramite i bigli di carico nelle stive stesse della nave, operazione che richiedeva tempi lunghi e altrettante estenuanti attese al momento dello sbarco. Diversa rispetto ad oggi anche la tipologia del passeggero: ai turisti ed ai camionisti odierni faceva allora contrattare un pubblico eterogeneo che andava dalle persone facoltose che sceglievano per i loro passaggi le classi superiori ad un tipo di passeggero meno abbiente costituito soprattutto da isolani che andavano e venivano da Sicilia e Sardegna, cui spesso si affiancavano funzionari governativi, prelati in trasferta e militari sia in servizio che in congedo: tutte queste categorie si distribuivano nelle tre classi dei piroscafi che, pur nella limitatezza degli spazi interni, prevedevano comunque una sala di soggiorno ed un ristorante per ogni classe ed un certo numero di cabine che andavano da quelle più spaziose e parzialmente dotate di servizi della prima classe a quelle più spartane delle classi inferiori. Come accadde per l'allestimento interno dei grandi "liners" dell'epoca, anche per queste unità vennero interpellati due fra gli architetti navali più importanti del settore: Gustavo Pulitzer Finali per le due unità scese in mare in Campania e Nino Zoncada per quelle siciliane. I due idearono interni sobri e confortevoli, pienamente rispondenti alle necessità delle linee che le cinque unità sarebbero andate a coprire laddove l'essenzialità del progetto e degli allestimenti avrebbe dovuto aderire

ad un preciso criterio di durabilità e funzionalità in previsione di un utilizzo continuo ed intensivo. La prima classe disponeva sul ponte passeggiata di una sala soggiorno aperta con vista sulla prua con annesso bar, collegato al vestibolo ed allo scalone che immetteva alle cabine ubicate nei ponti inferiori: dal vestibolo due gallerie laterali, l'una adibita a sala di lettura e l'altra a sala gioco, conducevano alla sala da pranzo a poppavia.

Nei ponti sottostanti, oltre alle cabine di prima classe, trovavano alloggio i locali delle classi seconda e terza e le relative sistemazioni, oltre che ovviamente gli alloggi per l'equipaggio che assommava ad una ottantina di elementi.

Le cinque gemelle

Le cinque gemelle furono anche interessate dall'opera di tanti artisti che, analogamente a quanto avveniva per i più grandi transatlantici, vennero chiamati ad abbellire con le loro opere le sale sociali di queste unità. Fra questi Lele Luzzati, Giovanni Majoli, Piero Fornasetti, Oscar Saccorotti, Pino Casarini, Ettore Calvelli e Gianni Russian solo per citarne alcuni. Dalla linea esterna che richiamava in miniatura quanto si stava concretizzando con le unità maggiori che mano a mano entravano in servizio per la Flotta di Stato, negli interni esse denunciavano ovviamente l'epoca di costruzione e annoveravano pareti in boiserie, uso di tendaggi, pannelli in vetro e maiolica cui faceva da contraltare un accurato servizio di bordo ispirato a quello presente sulle unità più grandi e oggi totalmente perso nelle grandi caffetterie e nei mega-bar self-service degli odierni traghetti. Basti pensare che in prima classe i servizi di posateria erano in argento e che il menù previsto, per quella che spesso era l'unica cena di tutta la breve traversata, era all'altezza delle cucine di bordo dei transatlantici che varcavano l'oceano.

Queste navi vennero subito immesse sulle linee postali per la Sardegna e la Sicilia con capolinea a Napoli, Palermo, Civitavecchia, Olbia e Cagliari. Dato l'accresciuto comfort rispetto al naviglio precedente, incontrarono grande successo presso la clientela e vennero affiancate nel 1957 da due consorelle un poco più grandi, l' "Arborea" e la "Caralis" di quasi 5.500 tonnellate, poi dalla più piccola "Torres" di 4.200 tonnellate del 1958, dalla "Olbia" acquistata all'estero sul mercato dell'usato e dalle due gemelle "Città di Napoli" e "Città di Nuoro" di quasi 6.000 tonnellate del 1962: queste ultime, progettate esplicitamente per il collegamento notturno fra Civitavecchia e Olbia, potevano trasportare 315 passeggeri in cabine di prima classe, 642 in seconda nonché, novità per i tempi, 227 in poltrone reclinabili prese ad ispirazione da quanto installato sul traghetti "Appia" dell' "Adriatica" recentemente immesso in servizio fra Brindisi e la Grecia. Su queste due ultime unità venne anche previsto un garage per 36 auto imbarcabili direttamente attraverso portelloni laterali, soluzione che verrà poi universalmente adottata e sviluppata nelle successive unità roll-on/roll-off di oggi. Nell'ambito delle attività di tutte queste navi, le cinque sorelle della serie "Regioni" navigheranno coprendo in pratica tutte le linee che la "Tirrenia" avrà modo di esercire fra gli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta del Novecento: da quelle verso le nostre isole maggiori già ricordate ai collegamenti con la Libia e la Tunisia.

Lo sviluppo turistico e le trasformazioni

Con l'avvento dei nuovi traghetti delle "Linee Canguro" e lo sviluppo turistico degli ultimi decenni del Novecento, si renderà necessario un adeguamento del parco navi "Tirrenia" in tal senso: pertanto, in attesa dell'approntamento dei nuovi traghetti serie "Poeti", alla fine degli anni Sessanta quattro delle navi serie "Regioni" verranno trasformate in moderni traghetti con portellone poppiere e grande garage interno accessibile anche da apposite aperture nella fiancata. La commessa dell'intera operazione verrà affidata ai cantieri dell'Arsenale Triestino: la capacità complessiva sarà di 120 autovetture oppure 80 auto e 8 autocarri, mentre per i passeggeri saranno previsti 167 posti in cabina di prima classe, 214 in

seconda e 110 in poltroncine pullman reclinabili per un totale di quasi 500 persone che potevano arrivare a 1000 compresi i passaggi di coperta privi di sistemazione e alloggiati sui ponti e nei saloni di soggiorno.

La prima ad essere ristrutturata sarà la "Lazio" nel 1967, cui seguiranno "Calabria" e "Sicilia" fra 1967 e '68 e infine "Sardegna" nel 1969. Adibite in un primo tempo alle linee del Nord Africa e Malta, verranno di nuovo ad affiancarsi progressivamente sulle altre linee sociali, sempre in compagnia delle consorelle già citate che verranno progressivamente sostituite dai nuovi traghetti della serie "Poeti" prima e "Strade Romane" dopo. Alla fine degli anni Settanta le unità della serie "Regioni" cominceranno a dare segni di vetustà e rimarranno in servizio per lo più come navi di rinforzo nei periodi di maggiore traffico. Degno di ricordo anche se di triste memoria lo strenuo impiego di "Sicilia", "Sardegna" e "Campania Felix" durante l'operazione di rimpatrio dei nostri connazionali espulsi dalla Libia di Gheddafi fra 1969 e 1970.

La trasformazione in traghetti moderni di queste unità farà sì che la loro vita nei ranghi della flotta "Tirrenia" sarà più lunga di quella delle consorelle non modificate. Se infatti "Caralis", "Arborea", e ancor prima "Torres" e "Olbia" seguite da "Città di Napoli" e "Città di Nuoro" se ne andranno fra 1971 e anni successivi, o vendute in Grecia, in Oriente o demolite, le quattro "Regioni" navigheranno ancora, eccezion fatta per "Campania Felix", l'unica a non essere stata trasformata, che verrà disarmata fin dal 1972. Nel 1978, in concomitanza con l'immissione in servizio del nuovo naviglio che abbiamo testè ricordato, se ne andrà la motonave "Lazio", venduta alla "Achaic Lines" del Pireo come "San Andreas" e che, ribattezzata in seguito "Makedonia", "Summer Star", "Corfu Diamond", navigherà per un altro ventennio e finirà demolita in un cantiere turco come "Avrasya I" nel 1997. "Calabria", "Sicilia" e "Sardegna" navigheranno ancora qualche anno ma solo nei mesi estivi: "Sardegna" verrà radiata nel 1984, "Sicilia" finirà i suoi giorni nel 1988 presso i demolitori di Porto Nogaro in Friuli e verrà seguita di lì a poco da "Calabria", l'ultima rimasta.

Il tragheto cruise ferries

Oggi il nome di "Tirrenia" viene portato sui mari nazionali da tutta una generazione di nuovi, grandi "cruise ferries" che niente hanno in comune con le unità di cui ci siamo occupati in questo nuovo capitolo della "Storia della Marineria Passeggeri Italiana". Anche il "logo" della "Tirrenia", conservato immutato per alcuni decenni dopo l'introduzione della nuova livrea nei primi anni Settanta, si è oggi trasformato dopo l'acquisizione della Società da parte del Gruppo Onorato di "Moby Lines" che sta provvedendo a rendere simile l'aspetto delle navi delle due Compagnie tappezzandone scafi e fumaioli coi personaggi dei fumetti più popolari. Operazione pubblicitaria dettata da intuibili motivazioni economiche e senz'altro immagine più allegra e "turistica" rispetto alle livree del passato, che però forse erano più consone alla dignità stessa delle unità interessate, quando anche le piccole navi della "Tirrenia" erano comunque tali e riproponevano con le loro linee armoniose e filanti quelle dei grandi transatlantici loro contemporanei. E che, al pari loro, non si possono riconoscere negli enormi e a volte proprio brutti "mega cruiser liners" di oggi.

Francesco Pittaluga

Genova, 6 giugno 2017

ingegnere aeronautico - console de "A Compagna"- storico aero-navale

I VICOLI DI GENOVA (nei quali v'erano le cosiddette "case chiuse") di Ugo DODERO

A Genova ce n'erano molte tutte ubicate, salvo poche, nei vicoli del centro storico : cito tra gli altri vico Lavezzi, vico Spada, vico Carabaghe, vico Squarciafico, ecc. Vico Lavezzi ne aveva ben quattro ed uno di questi era chiamato il "sottomarino" in quanto ci si accedeva scendendo una scala. In questi vicoli v'erano pure famiglie e piccole attività commerciali ed artigiane ma non esistevano problemi né d'ordine pubblico né sociale in quanto c'era una perfetta comune integrazione.

Ma il 19 Settembre 1958 entrò in vigore la famosa legge Merlin che decretava la chiusura dei "bordelli di Stato" in quanto appunto gestiti dallo Stato stesso. Spiegare ai giovani d'oggi cos'era un "postribolo" è difficile perché la società in cui viviamo è molto cambiata. Non esistono più infatti i "tabù sessuali" di quei tempi, anche se il "meretricio" esiste ed esisterà sempre, anche se in maniera diversa. Infatti la legge Merlin decretava la chiusura dei "lupanari" in quanto gestiti dallo Stato come un'azienda propria a cui andavano i proventi della prostituzione. In tal maniera lo Stato esercitava direttamente il meretricio.

Tristi ed avviliti erano le ragioni per cui molte ragazze finivano in queste case ad esercitare la "professione più antica del mondo", ragazze provenienti soprattutto dalla campagna, ragazze madri cacciate da casa o provenienti da famiglie poverissime. La "casa chiusa" rappresentava in un certo qual senso un punto d'incontro, di ritrovo di un'umanità variegata, ad esempio di giovani che qui avevano la loro "iniziazione sessuale" di uomini anche sposati che qui cercavano sensazioni altrimenti proibite, da rinomati liberi professionisti che qui accolti, in locali separati, avevano trattamenti di favore.

Forse non lo crederete, ma qui erano anche nati amori che avevano superato lo squallore dell'ambiente, clienti che si erano innamorati della donna a pagamento o viceversa, e che si erano felicemente sposati: Si può dire a favore di queste case che le ragazze venivano periodicamente controllate da un medico per evitare contagi e che la responsabile del locale chiamata "Madama" manteneva l'ordine evitando schiamazzi e confusione.

Esistevano "bordelli" di diverso livello, categoria e tariffe. Ve n'erano alcuni in cui si poteva accedere solo se vestiti con un certo decoro, ed in questi, naturalmente, le ragazze erano più curate ed attraenti. Altri invece erano ovviamente più popolari e le ragazze meno desiderabili. Il costo della prestazione era tariffato in funzione del tempo predisposto ed impiegato.

Che dire a distanza di quasi 59 anni dalla chiusura delle case di tolleranza? E' difficile disquisirne, spiegarne gli aspetti sociali soprattutto ai giovani...Il 20 Settembre 1958 era veramente finita un'epoca...al giorno d'oggi non esiste più una prostituzione di Stato, ma la gestione del "meretricio" è ancora più problematica.

Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

MICHEL SEIGNEUR DE MONTAIGNE

Elogio della Lettura

“La lettura accompagna tutta la mia vita. Qualche volta leggo un libro con molto piacere pur detestandone l'autore... Questo è il vantaggio che ricavo dai libri: mi tolgono dall'inattività, mi evitano di frequentare compagnie che non gradisco, alleggeriscono ogni pena se non è eccessiva. Essi sono un conforto per la solitudine della mia tarda età e subito mi catturano e scacciano le nubi dalla mia mente. Essi mi sono sempre amici: mi danno il benvenuto. Non c'è passatempo più ricco di cultura e più vitale che io possa usare “

FINE