

## DL Notizie ..... 16 dicembre 2021

### Cultura e attualità di terra e di mare

**AI LETTORI:** Il nostro sito [www.deciolucano.it](http://www.deciolucano.it) non è temporaneamente aggiornato nelle varie voci tematiche , ma c'è molto da leggere. Troverete anche un documentario alla voce Libri di Decio Lucano.e anche nella voce Tecnologia una sorpresa dell'ing. Flavio Scopinich. Stiamo studiando una nuova impostazione testuale e tematica. La nostra è e sarà una struttura semplice, senza la grafica usuale dei bellissimi magazine online che ci arrivano in redazione. Una scelta di lavoro e di vita, sicuri che i lettori capiranno. In questo numero pubblichiamo un nuovo capitolo dell'ing. Francesco Pittaluga sulla storia della marineria passeggeri , l'analisi sulla transizione ecologica di Tobia Costagliola , una nota del prof Sannino , interventi di Luca Sisto ( Federazione del mare ) e di Stefano Messina, il Mu.MA e altri articoli importanti. ( DL)

Chiediamo scusa per il ritardo nell'invio del n. 23 dovuto a problemi digitali che cercheremo di risolvere,

#### Sognare uno scemo è buon segno ?

Caro Decio, mi dispiace molto per quanto è accaduto . Cerca comunque di stare tranquillo e di non "incazzarti". Mia nonna diceva : " ogni impedimento è ...giovamento". Chissà ? Forse avevi saltato o avevi inserito qualcosa che non dovevi.... E poi, ti devo dire che è meglio terminare l'anno col n.23 che col 24. Il 23 è un numero che porta fortuna.

Nella smorfia napoletana il numero 23 significa "lo scemo". Questo viene associato al buffone o al giullare di corte, persone che si rendevano "ridicole" dinanzi al proprio pubblico.

Questo per loro era un lavoro a tutti gli effetti che gli permetteva di guadagnare qualcosa per poter vivere. A Napoli, secondo la tradizione, lo scemo è una persona grottesca, con camminata irregolare che vendeva mele nei mesi freddi e nei mesi caldi vendeva sorbetti al limone.

Ma che ci azzecca?

Eh! sognare uno scemo è buon segno, questo può indicare un successo lavorativo ( guadagno di denaro per chi lo cerca). Lo scemo non deve essere visto in maniera negativa, anzi, grazie a lui il sognatore riesce a riportare la sua vita lungo la giusta via. Quando il 23 ( lo scemo) viene evocato è perché stiamo attraversando un periodo molto stressante e pieno di ostacoli : lui può aiutarci a riacquistare la fiducia persa. C'è sempre una " pezza a colore" per ogni situazione.... Un caro saluto e mi raccomando ....la salute.

Tobia Costagliola

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

Cent'anni all'Istituto Nautico creano generazioni di giovani che meritano una menzione , oggi prosegue la tradizione, non quella del recente concorso in Magistratura , 1600 candidati, promossi 88 , la motivazione? Non conoscono la lingua italiana, non sanno scrivere. In un libro uscito qualche settimana fa di Luca Ricolfi e Paola Mastrocola intitolato Il danno scolastico è spiegato tutto. La formazione dei giovani allontana i rischi di un degrado non solo intellettuale, ma anche psico fisico dovuto all'abuso e alla diffusione delle

**sostanze stupefacenti a cominciare dalla cannabis.**  
**Pubblichiamo la lettera di una figlia di arte che abbiamo seguito da allieva , una capitana che a 16 anni faceva il prefetto “ al Club dei Capitani e legge i nostri blog.**

## **Le acciughe e le bughe di lago e Leonardo da Vinci**

**Grazie prof. Decio leggerò con piacere . Come sta? Tutto ok?**  
**Domattina io e Agata (la mia compagna di classe del Nautico ) ci incontreremo qui a Milano per fare una passeggiata in centro tra i negozi di Natale ogni tanto ci vediamo per parlare della mitica sezione A Capitani. (Agata abita in un posto incantato vicino a Lecco sul fiume Adda (Arlate) luogo pieno di storia e di ambienti magici manzoniani dove c'è una Pieve preromanica di una incredibile bellezza e grazia ; sono i posti di Leonardo Da Vinci ... lì Leonardo ha lavorato ai suoi tempi x creare un passaggio sul fiume Adda attraverso un traghetto trainato da una fune fissa tra le due rive .. che ancora oggi si usa x attraversare il fiume. E' un luogo visitato da alunni x quanto e' ingegnoso e interessante ..un posto magico x scampagnate e x vedere le Opere create da Leonardo nel territorio... le chiuse i canali x irrigare i campi sulle acque del grande fiume Adda che esce dal Lago di Como/Lecco ..e che divide la campagna bergamasca da quella milanese.. dove si pesca e si cucina il pesce di fiume e di lago : un pesce che somiglia alle nostre acciughe e alle bughe , e che forse nell'era**

pre-giurassica è rimasto imprigionato nel Lago di Como e ha dato origine a una varietà simile alle nostre acciughe ..

pesce molto buono: qui si chiama Agone o Misoltino o anche il Lavarello , pesce d'acqua dolce, diverso da quello del nostro mare ma simile e molto buono; questi di fiume e lago sono territori pieni di storia ; e' il mio fil-rouge, mia storia infinita, sarò' sempre innamorata delle barche dell'acqua e del territorio fatto di coste marine o di territori a picco su laghi e fiumi.. comunque sempre acqua!!

Buone feste caro prof. Lucano, le voglio bene.

A presto.

( DDS )

---

---

## **STORIA DELLA MARINERIA** **PASSEGGERI ITALIANA** **di Francesco Pittaluga**

## **“ LE ANTENATE DEI MODERNI TRAGHETTI PER SICILIA E SARDEGNA “**

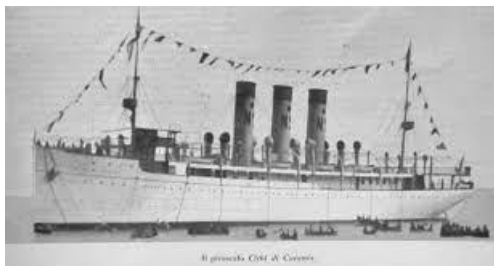
### **Il ruolo delle Ferrovie dello Stato agli inizi 900**

**Nell’ambito di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” abbiamo rievocato ultimamente le vicende della nave reale “Savoia”, frutto della ristrutturazione di una unità passeggeri prevista in origine per essere adibita ad altri scopi nei ranghi di una compagnia di cui oggi, dopo averle soltanto accennate nello scorso capitolo, vogliamo ripercorrere più diffusamente le vicende e che, visto il tipo di traffico cui era rivolta, può considerarsi l’antesignana delle odierne grandi società che si occupano del cabotaggio fra l’Italia continentale e le sue isole maggiori di Sicilia e Sardegna. Tale consorzio, denominato “Servizio Navigazione di Stato”, venne costituito grazie alla legge numero 111 del 5 aprile 1908 quale emanazione naturale dell’Amministrazione delle Ferrovie dello Stato che in quello stesso periodo stavano portando avanti il processo di nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana ancora frazionata in una miriade di piccole compagnie private spesso in concorrenza fra loro e affatto coordinate nei servizi offerti alla clientela.**

**A seguito di ciò, nel luglio del 1910 e grazie ad un contributo iniziale a fondo perduto di 15 milioni e ad una sovvenzione fissa annua di quasi tre milioni di lire di allora, si decise la costruzione ex-novo di 8 unità passeggeri, da adibire alle seguenti linee- giornaliera: Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova (attuale Olbia, con proseguimento per l'Arcipelago della Maddalena) e Napoli-Palermo. Oltre a questa, ma con cadenza quattordicinale portata poi a settimanale, la Napoli-Reggio Calabria-Messina-Catania-Siracusa.**

**L'unità mista, la più piccola di tutte, da adibirsi alla tratta locale fra Golfo Aranci, Terranova e l'isola di cui portava il nome, sarà la "Maddalena" di 520 tonnellate, varata a Riva Trigoso e immessa in servizio il 29 settembre del 1910 . Delle altre, le quattro più grandi destinate ai servizi con la Sicilia verranno consegnate fra il giugno ed il novembre di quello stesso anno, a cominciare dalla "Città di Catania" e a seguire "Città di Messina" e "Città di Siracusa" costruite a Genova-Sestri Ponente per concludere con la "Città di Palermo" varata nel capoluogo siciliano.**

**Città di  
Catania  
Wikipedia.org**



**Stazzanti quasi 3500 tonnellate e dotate di turbine Parsons e due o tre eliche (queste su “Città di Catania” e “Città di Palermo”), potevano raggiungere la ragguardevole velocità di 20 nodi il che consentiva loro di effettuare la traversata Napoli-Palermo o Napoli-Messina in una sola notte di navigazione. Caratterizzate da due grandi ciminiere che salivano addirittura a tre sulla “Città di Catania”, erano facilmente riconoscibili in quanto proprio sui fumaioli, di colore grigio, issavano in nero le insegne delle Ferrovie dello Stato, due grandi “F” ed “S” appaiate e sormontate da una piccola stella pure nera che riprendevano, stella a parte, lo stesso logo usato sulle carrozze ferroviarie e che rimarrà in uso per decenni fino alle più moderne stilizzazioni dell’ultimo dopoguerra ed all’avvento del marchio “Trenitalia” che ha sostituito oggi quello precedente.**

**Leggermente più piccole le unità destinate ai collegamenti rapidi con la Sardegna: anch’esse consegnate in quello stesso 1910, avremo “Città di Sassari” costruita a Riva Trigoso; “Città di Cagliari” varata ad Ancona, entrambe di poco più di 2000 tonnellate e la leggermente più piccola “Caprera” di quasi 1900 tonnellate, proveniente dai Cantieri Orlando di Livorno. Simili comunque nell’estetica generale**

alle precedenti più grandi, presentavano anch'esse due ciminiere eccetto la "Caprera" che ne aveva una sola.

Come navi di rinforzo per l'esclusivo trasporto merci vennero anche acquistati in Inghilterra due piroscafi da carico di recente costruzione, il primo varato a Glasgow, di circa 650 tonnellate che sarà ribattezzato "Terranova" e il secondo di 700 tonnellate che si chiamerà "Tavolara": entrambi verranno impiegati sia sulle tratte locali sarde che sulle altre linee laddove vi fosse necessità e, in un'epoca in cui erano ancora da venire o comunque risultava molto raro l'uso delle moderne celle frigorifere, allorquando si effettuava stagionalmente il trasporto di bestiame vivo, soprattutto ovino, dalla Sardegna verso il Continente.

Nel complesso questo primo nucleo di unità presentava, relativamente a quelle più grandi, un profilo abbastanza omogeneo: tutte dalla linea snella e filante, erano caratterizzate da uno scafo piuttosto slanciato e basso di murata, lungo fra i 100 e i 110 metri, largo dai 10 ai 12, pitturato all'inizio in grigio e successivamente in bianco, una prua dritta con tagliamare affilato, poppa a clipper, cassero prodiero pronunciato, sovrastrutture continue articolate su due ponti, due alberi e, come abbiamo rilevato, una o due o addirittura tre alte ciminiere opportunamente collocate a centro-nave.

In linea con la silhouette tipica delle navi passeggeri dell'epoca, offrivano nel complesso spazi all'aperto piuttosto relativi perchè i ponti superiori erano occupati da bighi di



carico, grandi maniche a vento e impianti di salvataggio: non mancava però un'ampia passeggiata coperta che correva lungo tutto il ponte principale e raccordava le tre classi in cui le navi erano divise. Complessivamente il numero dei passeggeri delle classi superiori variava dai 150 ai 200 a seconda della configurazione interna delle varie unità: la prima classe disponeva di un'elegante sala di soggiorno con annessa sala di lettura a proravia cui faceva riscontro la sala da pranzo ubicata a centro nave in comune con una seconda classe anch'essa dotata di sala soggiorno a poppavia. Tutte e due le classi disponevano di un certo numero di piccole cabine perfettamente consone alle brevità della traversata e di locali cuccette simili agli scompartimenti dei vagoni-letto ferroviari. Altre 150-200 persone potevano essere ospitate in una decisamente più spartana terza classe che offriva loro un solo locale sociale fornito di panche di legno opportunamente collocate anche all'aperto sulla terrazza di poppa. L'arredamento era stato affidato alla famosa Ditta Ducrot di Palermo, protagonista principale della maggior parte degli allestimenti navali italiani di fine Ottocento e dei due primi decenni del Novecento: ovviamente non si raggiungeva qui lo sfarzo profuso sui transatlantici nostrani contemporanei fra cui ricordiamo per tutti il famoso "Principessa Mafalda" del "Lloyd Italiano" dei Piaggio che passerà poi a "Navigazione Generale Italiana", però il livello era nel complesso di buona qualità ed eguagliava in prima classe quanto realizzato altrove in una buona "seconda speciale" o in una "terza distinta", come si

chiamavano allora le classi intermedie presenti a bordo delle navi passeggeri dell'epoca. Numerosi i rivestimenti in boiserie di legno ora chiaro ora scuro a seconda dei locali, la scelta accurata delle pavimentazioni spesso corredate di tappeti e grande la profusione di tendaggi e piante ornamentali che richiamavano quanto di più ricercato si poteva trovare nei saloni dei grandi alberghi del tempo.

Il servizio di bordo, poi, seppure contenuto data l'effettiva brevità delle traversate, era ispirato a quello previsto sui più grandi piroscafi nazionali: basti pensare che nel ristorante di prima classe le posaterie erano d'argento e l'annuncio del pranzo o della cena imminente era dato, come d'uso allora sulle unità in servizio transatlantico, da un cameriere in livrea che percorreva la nave suonando un gong o un piccolo corno da caccia. Ottima anche la cucina, affidata agli chefs di prestigiosi ristoranti napoletani e palermitani: di ciò fa fede il fatto che erano molto rinomati i primi piatti serviti a bordo, soprattutto quelli che proponevano quanto di meglio la cucina mediterranea e italiana in particolare potesse offrire.

Le linee della compagnia vennero ufficialmente inaugurate dalla "Città di Sassari" che partì da Napoli alla volta di Palermo la sera del 2 luglio 1910.

In un primo tempo, occupando un segmento di traffico che fino ad allora era stato comunque operativo ma piuttosto trascurato, i traffici della nuova società ebbero successo: nel biennio di esercizio 1910-11 i passeggeri trasportati sulla linea Napoli-Palermo furono più di centotrentamila e a circa la

metà ammontarono quelli da e per la Sardegna da Civitavecchia. Non pochi, se si pensa che allora non si parlava ancora, o solo in minima parte, di flussi turistici regolari perchè il grosso degli utenti era costituito da funzionari statali, personale delle forze dell'ordine, militari in trasferta, commercianti, rappresentanti, lavoratori stagionali, prelati e personale religioso in genere quali monache e frati che si avvicendavano fra scuole, conventi e istituti vari, insegnanti e poco altro.

Fra tutte queste utenze erano molti coloro che, appartenendo all'apparato statale sia civile che militare, chi al clero eccetera, usufruivano di tariffe agevolate o erano a totale carico dello Stato cui la compagnia stessa apparteneva: anche le normali tariffe piene di passaggio erano comunque relativamente contenute e si adeguavano a quelle ferroviarie che avevano allora, almeno nelle classi inferiori, prezzi sociali che in effetti non coprivano totalmente il costo del biglietto. E se ciò valeva per il treno, a maggior ragione lo era per una flotta di navi che, pur essendo di tonnellaggio contenuto, avevano costi operativi di un certo livello e in generale senz'altro più alti: basti pensare che il numero dei membri d'equipaggio ammontava a più di cento unità per nave e raggiungeva qui le duecento su quelle maggiori e a ciò si dovevano aggiungere i costi operativi e tutto il resto.

Fatto sta che per questi motivi ma non solo, come vedremo, il "Servizio Navigazione di Stato" collezionò fin dall'inizio della sua attività tutta una serie di bilanci in perdita

**nonostante un continuo seppur contenuto aumento di passeggeri trasportati di anno in anno.**

**Durante il Conflitto Italo-Turco del 1912 e poi per tutta la durata della Grande Guerra fra 1915 e 1918 le navi della compagnia vennero iscritte nei ruoli della Regia Marina Militare come incrociatori ausiliari opportunamente armati ed equipaggiati: le loro caratteristiche di stazza, velocità e manovrabilità le rendevano particolarmente adatte a questo ruolo in cui si distingueranno in varie azioni soprattutto in Nord Africa nelle acque del Golfo della Sirte e fra le isole del Dodecaneso.**

**Fra le tante navi perse durante il Primo Conflitto Mondiale dalle nostre marine avremo anche la “Città di Sassari” che, attaccata da un sottomarino austroungarico all’alba del 1 dicembre 1917 mentre era in navigazione fra Villefranche e Genova, colò a picco nelle acque antistanti Loano e Borghetto Santo Spirito dove quanto resta della nave giace tuttora su fondali profondi dai 25 ai 28 metri.**

**Oltre a questa non sopravviveranno al conflitto “Città di Palermo” e “Città di Messina”, entrambe colate a picco nel 1916 dalla marina austroungarica nelle acque del Mar Ionio**

**Le altre unità, derequisite alla fine delle ostilità, vennero affiancate da un nuovo “Città di Bengasi” di 3000 tonnellate che, completato nell’agosto del 1917, iniziò la sua carriera sui mari non come unità passeggeri bensì come caccia ausiliario di scorta ai convogli sulla tratta Genova-Gibilterra e viceversa.**

**Nel 1918 la società si trovò a gestire, oltre al proprio naviglio di proprietà, tutta una serie di unità eterogenee provenienti dalle flotte turche e asburgiche confiscate durante le operazioni belliche precedenti. La maggior parte di esse erano navi da carico che verranno adibite soprattutto al trasporto di carbone dai porti del Nord-Europa, di grano dal Mar Nero ed in periodici viaggi verso i più lontani scali del Nord America. Ricostruirne le vicende di ciascuna sarebbe impossibile in questa sede: basti pensare che nel 1919, a fronte di 9 unità di proprietà diretta, il “Servizio Navigazione di Stato” gestiva ben 55 altre navi fra quelle sequestrate a suo tempo e quelle date in gestione, cui fra 1920 e 1921 si aggiungeranno altri 12 piroscafi da carico già affidati ad altri consorzi nazionali quali la “Cooperativa Garibaldi” e la “Roma S.A.” e anch’essi frutto di requisizioni belliche effettuate a suo tempo.**

**Fra queste ricordiamo la più curiosa fra tutte, e cioè l’ex-corazzata “Italia” di quasi 9000 tonnellate, adattata a La Spezia per il trasporto di carbon fossile e che fra 1919 e 1921 effettuò alcuni viaggi dal risultato economico disastroso per la scarsa velocità e l’eccessivo consumo di combustibile.**

**Onde coordinare al meglio tutta questa flotta, eterogenea e come abbiamo in parte constatato costituita da naviglio superato o comunque di esercizio antieconomico, la compagnia venne aggregata dapprima al Ministero dell’Industria e Commercio, poi al Sottosegretariato della Marina Mercantile finché, dato l’enorme disavanzo della gestione 1922 che si chiuse con una perdita astronomica per**

**allora di quasi venti milioni di lire, tornò in toto alle dipendenze dell'Amministrazione delle FF.SS.-Ferrovie dello Stato.**

**Onde arginare le perdite si cercò di coinvolgere la compagnia nel traffico postale fra Palermo e gli scali nordafricani di Tunisi e Tripoli, quest'ultimo in una Libia allora italiana: in tale settore di traffico era però sostenuta la presenza di altre società nazionali che, in attesa di una riorganizzazione dei servizi che non verrà attuata prima dell'inizio del decennio successivo, spesso vanificavano in una assurda concorrenza qualsiasi tentativo di produttività operativa.**

**Si cercò quindi di correre ai ripari cedendo gradatamente parte del naviglio in eccesso ad armatori privati quali Parodi, Corrado, Lauro e altri, avviando al contempo un piano di ristrutturazione delle linee locali per il cui esercizio la compagnia stessa era stata costituita. A tale proposito venne decisa la costruzione di quattro nuove unità di circa 5000 tonnellate che avrebbero dovuto rilanciare le sorti della compagnia riproponendo alcuni dei nomi di quelle che le avevano precedute nei medesimi servizi: rimandando al capitolo pubblicato sul numero 21 di DL NOTIZIE dello scorso 3 novembre 2021, ciò poi non si realizzerà ed una di esse, battezzata in un primo tempo "Città di Palermo", sarà destinata come abbiamo potuto constatare ad essere trasformata nel panfilo reale "Savoia".**



**Città di Palermo**  
**Con lapelle appesa**  
**unchiodo.blogspot**

### **Servizio Navigazione di Stato**

**Le cause del mancato rinnovamento della flotta furono molteplici: da una parte la malcelata volontà del Governo di disfarsi di una compagnia che aveva i bilanci perennemente in rosso anche se causa di ciò era in parte proprio la politica governativa che ne guidava e controllava la gestione: un curioso parallelo si potrebbe fare fra questa vicenda e quanto avverrà a distanza di quasi un secolo con le ultime tristi vicissitudini della nostra ex-compagnia aerea di bandiera “Alitalia”!**

**Oltre a ciò, sulla scena marittima italiana nel corso della prima metà degli Anni Venti del Novecento si affacceranno altri consorzi molto agguerriti che desideravano accaparrarsi fette di mercato appetibili fra le quali vi erano anche i collegamenti fra i principali porti nazionali e le isole maggiori.**



Foto15: nave Città di Siracusa (foto del sito Navi e Armatori)

**Per un certo periodo, fra 1919 e**

**1923 il “Servizio Navigazione di Stato” esercirà anche parte dei collegamenti per le isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria da Trapani e Palermo. Sarà pure presente con naviglio appositamente noleggiato sulle linee delle Isole Partenopee e Pontine e gestirà per qualche anno i collegamenti lacustri del Lago di Garda, oggi appannaggio, assieme a quelli pertinenti ai Laghi Maggiore e di Como, della “Gestione Governativa Navigazione Laghi” che può considerarsene l’erede.**

**Dal 1924 inizieranno però le gare d’appalto per l’assegnazione delle rotte tradizionali della compagnia cui parteciperanno concorrenti in migliore stato di salute quali “Sitmar”, “Marittima Italiana”, “Sicilia di Navigazione” ed altri armatori privati fra cui gli Ilardi, i Parodi, i Florio di Palermo che saranno di lì a breve i promotori del processo che, a seguito delle ristrutturazioni governative del decennio successivo, porterà alla formazione della “Tirrenia”, nella quale confluiranno idealmente in parte le linee marittime esercite a suo tempo dal “Servizio Navigazione di Stato”, mentre un’altra parte sarà ereditata dalla compagnia con cui le stesse Ferrovie dello Stato gestiranno per anni i collegamenti fra Civitavecchia e la Sardegna e di cui abbiamo già avuto modo di parlare a suo tempo.**



## Dalla Florio alla Tirrenia

Nel 1926 la “Florio” di Palermo si aggiudicherà l’esercizio delle due linee postali Napoli-Palermo e Civitavecchia-Golfo Aranci e nel frattempo il “Servizio Navigazione di Stato” chiuderà il bilancio 1925-26 con un ennesimo passivo di più di 16 milioni: il 31 dicembre successivo cesserà ufficialmente le operazioni e le sue unità vennero alienate nel modo seguente: “Città di Cagliari” e “Città di Bengasi” vendute alla “C.I.TRA.-Compagnia Italiana Transatlantica” destinata in seguito ad essere assorbita proprio da “Tirrenia”; “Città di Siracusa” e “Città di Catania” cedute alla “Florio” che nel 1936 subirà la medesima sorte; “Maddalena” e “Terranova” passate nel gennaio del 1926 alla “Compagnia Sarda di Armamento e Navigazione” assuntrice dell’esercizio della linea giornaliera Terranova-Golfo Aranci-Maddalena. C’è da ricordare come il “Città di Catania”, che si perderà poi nel turbine del secondo conflitto mondiale affondato da un sommergibile britannico nel Canale d’Otranto il 30 agosto 1943, avrà modo di partecipare in qualità di nave appoggio alle prestigiose crociere atlantiche degli idrovolanti di Italo Balbo fra 1930 e 1933.

Oltre a quelle appena ricordate, le altre navi resteranno in servizio ancora per un pò, adibite al trasporto di materiale rotabile per Sicilia e soprattutto Sardegna o a sporadici viaggi commerciali per il carico di carbone dai porti inglesi, belgi e olandesi con destinazione Napoli e Palermo onde provvedere

al rifornimento del parco locomotive nazionali ancora in gran parte alimentate con questo combustibile .

Dopodiché, ormai anziane o comunque obsolete, alcune vennero cedute per qualche viaggio alla società di navigazione “Corrado” di Genova o avviate direttamente alla demolizione mentre un paio resteranno per alcuni anni nei ranghi delle unità ausiliarie della nostra Regia Marina Militare: al termine di questo processo liquidativo il “Servizio Navigazione di Stato” fu definitivamente soppresso a seguito del Decreto Ministeriale 30 marzo 1927 con decorrenza 30 aprile successivo.

Si concluse così, dopo quasi vent’anni dalla sua formazione e 15 di effettiva attività, la vicenda commerciale e marittima di questa compagnia oggi praticamente dimenticata: importante nei suoi primi anni di servizio, essa assolse la funzione di modernizzare e rendere celeri i collegamenti fra regioni della Penisola collegate da infrastrutture di terra ancora deficitarie o comunque lente oppure da linee marittime non all’altezza di quanto ci si doveva ormai aspettare in un Paese moderno e industrialmente all’avanguardia quale l’Italia di Primo Novecento ambiva a diventare. Importante il suo apporto nel campo del trasporto passeggeri, ferroviario e mercantile in genere senza dimenticare il servizio svolto per conto delle Poste Italiane che si affidavano alle sue navi per lo smistamento del materiale diretto e/o proveniente da Sicilia e Sardegna in un’epoca in cui era ancora assente il trasporto

aereo men che meno i moderni mezzi di comunicazione informatica di cui ci avvaliamo oggigiorno.

Con un accostamento forse azzardato ma indubbiamente pertinente possiamo concludere come abbiamo accennato all'inizio di questo capitolo, e cioè che le odierne società di cabotaggio nazionale, benché gestite con criteri e strategie aziendali totalmente diverse, possano essere considerate le eredi del “Servizio Navigazione di Stato” e delle altre compagnie armatoriali coeve che si sono impegnate per prime in questo tipo di collegamenti, quando andare in Sicilia e forse ancora di più in Sardegna era un'esperienza di viaggio dovuta prevalentemente a ragioni professionali o di necessità e le bianche, veloci navi col marchio “F.S.” sulle ciminiere facevano la spola fra i nostri porti continentali e quelli siciliani e sardi, anch'esse ogni giorno e più o meno alla stessa velocità, come fanno oggi le grandi unità di “G.N.V.”, “Moby Lines-Tirrenia” e delle altre società impegnate in questi servizi, essenziali per l'economia nazionale italiana e per il fenomeno turistico dei nostri giorni.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 26 novembre 2021

ingegnere aeronautico -console vice-gran cancelliere  
Associazione “A Compagna”-Genova - storico aero-navale

---

---

## **ON LINE IL NUOVO SITO DELLA FEDERAZIONE DEL MARE**

***<https://federazionedelmare.it/>***

**Roma, 1° dicembre 2021 - Dal 30 novembre 2021 è online il nuovo sito della Federazione del Mare, completamente rinnovato nella sua veste grafica per favorire la navigazione e rendere più facile il reperimento delle informazioni. (<https://federazionedelmare.it/>) .Il restyling grafico e strutturale è stato pensato anche per rendere più efficace e immediata la comunicazione delle attività non solo della Federazione ma anche delle organizzazioni Federate e degli enti partners che insieme costituiscono il network dei cluster marittimi. Dal punto di vista dei contenuti multimediali, è stata inserita la nuova sezione MEDIA dove saranno disponibili foto e video. “Fornire informazioni e notizie in tempi sempre più rapidi - ha affermato Mario Mattioli, Presidente della Federazione del mare – ha stimolato la modernizzazione del nostro sito web. E’ più accurato e intuitivo nelle informazioni rese disponibili oltre che di più facile e rapida consultazione nelle varie sezioni”. La Federazione del Mare si sta avvicinando anche al mondo dei social media: sono già attivi la pagina su LinKedin ed un canale su Youtube, facilmente raggiungibili dal nuovo sito Internet.**

**[Le organizzazioni del settore](#)**

**Costituita nel maggio 1994, la Federazione del Sistema Marittimo Italiano (in breve Federazione del mare) riunisce gran parte delle organizzazioni del settore: ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE (formazione), AIDIM (diritto marittimo), ANCIP(lavoro portuale), ANIA (assicurazione), ASSONAVE (cantieristica navale), ASSOPORTI (amministrazione portuale), ASSORIMORCHIATORI (rimorchio portuale), CETENA (ricerca navale), COLLEGIO CAPITANI (stato maggiore marittimo), CONFINDUSTRIA NAUTICA (nautica da diporto), CONFITARMA (navigazione mercantile), FEDERAGENTI (agenzia e intermediazione marittime), FEDEPILOTI (pilotaggio), FEDERPESCA (navigazione peschereccia), FEDESPEDI (trasporti internazionali), INAIL/exIPSEMA (previdenza marittima) e RINA (certificazione e classificazione). La Federazione del mare, che costituisce il maritime cluster italiano, ha il fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale. Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone.**

---

## Una lettera del professor Silvestro Sannino

### La psicologia dei dittatori, dalla guerra alla “pace”

Decio carissimo, nell'articolo ( n. 22) La psicologia del dittatore la dizione Dalla guerra alla pace viene letta come parte del titolo. In realtà essa è una delle sei parti (paragrafi) in cui è diviso l'articolo e nel testo che ti inviai esso era anche di corpo più piccolo. Il refuso nasce dal fatto che il mio nome è stato inserito dopo il primo paragrafo che è appunto il citato Dalla Guerra alla Pace e l'eventuale lettore potrebbe essere indotto in errore nella comprensione del tema; esso andava inserito dopo la dicitura "di Silvestro Sannino". La segnalazione è da intendere solo nello spirito collaborativo e di chiarezza su un argomento non agevole ad essere inquadrato. Penso di inviarti per fine settimana una nota sui maggiori storici della navigazione: Navarrete, A. Breusing, Eugenio Gelcich, E.G.R. Taylor, C.H. Cotter. con un cenno alla Scuola Storica portoghese. Il tutto per circa 3 pagine di formato A4. Penso sia in tono con il clima Natalizio.

Silvestro

---

# **ECONOMIA DEL MARE**

**LUCA SISTO:**

**ABBIAMO 8.000 KM DI COSTE E ...DI COSTI**

**Il 7 dicembre, a Roma presso Unioncamere, Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma nel suo intervento al Convegno “Un’interfaccia efficace per l’Economia del Mare” organizzato da PORTO&INTERPORTO, ha ribadito con forza che “L’Italia deve riconoscersi un paese marittimo perché lo è: lo dimostra il ruolo fondamentale del trasporto marittimo che rappresenta il 50% del nostro commercio estero di importazione ed esportazione e grazie al quale, anche durante la pandemia non sono mai mancati i beni essenziali per imprese e i cittadini. E non mi stancherò mai di ripetere che lo shipping è il modo di trasporto più sostenibile. I dati mondiali lo dimostrano: in 10 anni è aumentato del 40% il volume delle merci trasportate via mare a fronte di una riduzione del 7% delle emissioni di Co2”. Purtroppo, il mare non è percepito come risorsa fondamentale del Paese e, nonostante lo straordinario impegno della direzione generale**

**del MIMS, manca una governance e l'indispensabile attenzione politica al nostro settore.**

**Gli armatori sono grati al Ministro Giovannini per le risorse del Fondo complementare al PNRR volte a rendere le nostre navi più green. Quei 500 milioni sono un primo passo per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta italiana da cui però al momento rimane purtroppo esclusa un'importante parte delle navi di imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso. Per non parlare del fatto che siamo ancora in attesa dei decreti attuativi per i ristori del DL 104/2020. “Non basta avere 8.000 chilometri di coste – addirittura più dell'India - per essere un paese**

**marittimo. Abbiamo anche 8.000 chilometri di costi inutili e assurdi, che gravano sulle navi italiane che negli ultimi venti anni hanno potuto competere sui mari del mondo anche grazie alla riforma della navigazione internazionale voluta e sostenuta da Confitarma, ma che nelle prossime settimane dovranno fronteggiare flotte alle quali verranno estesi i benefici del Registro Internazionale ma che possono contare su ordinamenti più rispondenti alle esigenze degli operatori”. In conclusione, Luca Sisto ha ringraziato le donne e gli uomini di mare che ci hanno consentito di affrontare la pandemia, garantendo l'approvvigionamento energetico e dei beni di prima necessità. Roma, 7 dicembre 2021**

**Contatti: Noli Mazza: e-mail: [comunicazione@confitarma.it](mailto:comunicazione@confitarma.it); [noli.mazza@confitarma.it](mailto:noli.mazza@confitarma.it)**



# ECONOMIA °\*° L'ANALISI

di Tobia Costagliola

## La transizione ecologica tra utopia e realtà

### Quinta Puntata

*Nelle precedenti puntate abbiamo cercato di descrivere tutti i coinvolgimenti di questo processo di transizione in corso già da tempo.*

*Da una parte, i progetti e gli obiettivi da raggiungere; dall'altra, la constatazione, in corso d'opera, dopo Kyoto, Parigi , Glasgow e tutte le precedenti conferenze sul clima, sarà molto difficile raggiungerli entro i tempi prefissati. I risultati della Cop26 hanno confermato questa tendenza nonostante il comune riconoscimento della gravità di una situazione che, coinvolgendo tutte le attività umane, richiederebbe impegni più concreti per la realizzazione di una transizione meno traumatica, più sostenibile e più efficace. Molte sono le contraddizioni emerse, sia a livello globale, sia a livello nazionale (per quanto attiene al*

*nostro Paese). E, purtroppo, molte e pesanti sono le coincidenze relative a fenomeni già in corso ma che sono emersi, in tutta la loro gravità, dopo la Cop 26 : si tratta degli aumenti dei costi di tutte le materie prime, combustibili in primis e aumento dei costi al dettaglio per i “soliti” consumatori che “consumando” hanno il ruolo “sociale” di far “camminare” l’economia.*

**Quanto ha inciso su questi aumenti il coro degli ipocriti che piangevano per l'imminente o prossimo esaurimento delle materie prime non rinnovabili ? Ed ecco che con un automatismo antico e ben noto nella storia del genere umano , il rallentamento del flusso di materie prime ha cominciato ad attivare una “comprensibile e quasi ineluttabile” impennata dei prezzi. A beneficio di quei pochi che, riuscendo a suscitare reazioni ed emozioni adeguate, “governano” a loro vantaggio tutte le transizioni di questi mondo. Tuttavia bisogna dire che la speculazione è anche figlia della stoltezza o della imprevidenza. Come si può definire, altrimenti, chi decide di intervenire sui progetti ancora in corso, di impianti a combustibili fossili senza aver prima realizzato la produzione di energie alternative per non creare pericolosi traumi? Anche gli stolti sanno che, se si vuol cambiare la vetusta casa bisogna trovarne un'altra prima di lasciarla ,altrimenti, finiscono ” in mezzo alla strada”. Ma questo non è nulla al confronto di quant'altro sta accadendo nel mondo in pieno “fervore” per l’attuazione della “salvifica” transizione ecologica. Prendiamo ad esempio l’energia alternativa ottenuta dai biocombustibili.**

## Biocombustibili

Ovviamente, il pensiero dominante è quello che i biocombustibili siano una delle prime soluzioni per la riduzione dell'anidride carbonica. Premesso che i biocombustibili sono essenzialmente prodotti dalle piante che sono “tanto verdi che più verde non si può”, l'energia che ne deriva, ovviamente è “l'energia verde per antonomasia”. La letteratura scientifica spiega che ci sono due tipi “base” di combustibili “bio”: 1) l'etanolo che viene prodotto, da mais, canna da zucchero, frumento e altri cereali, barbabietole, ecc. 2) il Biodiesel che deriva da semi oleosi, frutta secca e olio esausto, ecc. Tutto ciò, semplicemente supponendo che i biocombustibili siano puliti e non emettono carbonio e sono “convenienti”. Non voglio disperdermi sull'argomento “convenienza” ma evidenziare che attenti osservatori hanno scientificamente dimostrato (vedi l'abbondante letteratura “verde” o ambientalista che dir si voglia, alla portata di tutti) che i biocombustibili, pur sostituendo i combustibili fossili (carbone, petrolio e derivati) danneggiano l'ambiente su due fronti. Il primo fronte è la deforestazione del pianeta; il secondo è l'inquinamento degli oceani e zone morte. Come ?

## Deforestazione

Ormai anche i bambini di 7-8 anni già conoscono la vitale importanza di boschi e foreste. La scarna “omelia” che segue

riguarda quegli adulti che “contano” e che, fingendosi “smemorati”, stanno compromettendo, con le loro stolte attività, la vita dell’intero pianeta. Le foreste tropicali sono i più grandi serbatoi di anidride carbonica del pianeta: esse, come il mare, catturano e conservano l’anidride carbonica più efficacemente di qualsiasi altra risorsa. Ma a cosa serve l’anidride carbonica? Molti, tra gli attenti lettori di giornali o spettatori di TV, risponderebbero “tout court” : “l’anidride carbonica serve ad inquinare l’atmosfera”. Ma, quei bambini, sopra citati, risponderebbero che la CO<sub>2</sub> è indispensabile alla produzione dell’ossigeno che ci consente di respirare e vivere (Ma va!?).

Abbattendo le foreste, non solo si libera nell’atmosfera un’enorme quantità di anidride carbonica, ma se ne elimina la riserva e anche un generatore di ossigeno. Semplice no? ( non è questa la sede per sviluppare più a fondo e a livello scientifico il ciclo dell’ossigeno e tutto il resto).

Le direttive dei governi e l’avidità delle multinazionali promuovono la cultura dei biocombustibili in modo così intenso che le foreste tropicali stanno svanendo dal pianeta a una velocità spaventosa.

Come risultato, vaste porzioni di foresta pluviale dell’Amazonia, in Brasile, vengono tutt’oggi distrutte per coltivarvi soia e canna da zucchero.

Lo sviluppo delle piantagioni di palma da olio in Malesia è stato responsabile del 90 per cento della deforestazione del paese. Infatti, ora si parla dell’olio di palma come del “diesel

della deforestazione”. La “punizione” inflitta dalla civiltà dei consumi all’innocente olio di palma è l’etichetta che viene ostentata sui pacchi di biscotti e vari generi alimentari : “non contiene olio di palma” (!) ; in tutte le lingue. (sic!).

In Sumatra e nel Borneo, foreste intere sono andate perdute a favore delle piantagioni di palma da olio (più di 10 milioni di acri). La deforestazione ha portato all’estinzione di specie come orangutan, rinoceronti di Sumatra, tigri, gibboni, tapiri, scimmie con la proboscide, ecc. Ma centinaia di altre specie, sono seriamente minacciate di estinzione dalla perdita del loro habitat.

E ancora : la minore emissione di anidride carbonica dei biocombustibili rispetto al petrolio, avviene sostituendo la vegetazione e il terreno, che assorbono una quantità persino maggiore di anidride carbonica. In altre parole, il grado di assorbimento di anidride carbonica che si è perso radendo al suolo le riserve naturali per coltivare i biocombustibili è di gran lunga maggiore dei vantaggi ottenuti usando i combustibili puliti (!!?).

La “verità scomoda” è che la mania del biocombustibile sta distruggendo la natura e, incidentalmente, sta aumentando l’anidride carbonica sul pianeta, non la diminuisce. Chiaro no? E tutto ciò sta ancora accadendo con il placet “velato” della Cop26 che, sfacciatamente, ascrive a suo merito la fine del disboscamento entro il 2030, quando, forse, quasi tutte le foreste, di questo passo, saranno scomparse (ndr). Con somma soddisfazione di quelle multinazionali votate alla nutrizione

del mondo con prodotti da loro omologati per una sana alimentazione (soprattutto per le loro tasche). E, mentre noi, vittime e complici silenti, siamo convinti di vivere a modo nostro, a casa nostra, loro, invece, ci guardano, già soddisfatti, come se stessimo vivendo “schedati” e in “batteria”....

Gli esempi già ci sono; siamo già in questa dimensione che è parte integrante del consumismo “procurato” a cui tutto è asservito: Pianeta e Ambiente, Uomini e Nazioni.

### Inquinamento degli oceani e zone morte

Ed eccoci al secondo fronte dianzi accennato. Gli oceani sono il maggior serbatoio di anidride carbonica. “Le foreste pluviali sono il più efficace serbatoio di anidride carbonica, gli oceani il più grande” (cfr L’ambiente spiegato ai bambini, T.C. 2000 d.C.). Come avviene? Le alghe marine diffuse nella vastità degli oceani assorbono l’anidride carbonica prodotta sul pianeta. Sono le alghe degli oceani che assorbono il grosso del CO<sub>2</sub> terrestre. Le stesse alghe, grazie ad uno dei tanti portentosi fenomeni naturali decrittati dalla scienza in formule (che, comunque non “quietano il nostro “quia”), convertono la luce del sole e la CO<sub>2</sub> in Ossigeno. Beh! Ma allora il mare ci salva? Non ancora per molto : le alghe “buone” muoiono : fioriscono alghe nocive. Mucillagini, moria di pesci e di altri organismi viventi come i coralli, ci rivelano che anche il mare non gode di buona salute. Si è innescata una tremenda contaminazione della catena alimentare tramite produzione di “bio-tossine”. La produzione alimentare é

accompagnata all'uso di azoto, fosforiti, diserbanti, pesticidi , insetticidi e ogni sorta di ritrovati utili a garantire poderosi e rigogliosi raccolti e vigorosi animali che definire “ belle polpette avvelenate” sarebbe, secondo qualcuno, la prova più “concreta” dell'esistenza di madornali “ bufale” o “ fake news”(…). Intanto, però, come dicono le mie nipotine (grandi e piccine), tutte queste sostanze tossiche, dalle falde d'acqua, arrivano al mare tramite i corsi d'acqua e di qua al mare. Le alghe morte che ne derivano “assorbono”, avidamente, il benefico ossigeno tanto indispensabile alla vita del pianeta. Un esempio fra tanti : l'azoto e le tossine prodotte dall'utilizzo di fertilizzanti e pesticidi nella vasta area interessata dal fiume Mississippi , hanno generato nel Golfo del Messico una zona “letteralmente “ morta” di più di 35.000 km quadrati. Non è difficile individuare quante possano essere le zone morte ( plastica a parte) create sulla vasta superficie degli oceani. Le stanno contando e, finora, ne sono state individuate circa 500 (!). Dall'inizio della produzione di biocombustibili (anni'80) gli esperti e disperati ambientalisti dicono che il numero delle zone morte è aumentato del 450 per cento. Non parliamo poi della moria dei pesci e della riduzione del “pescato” tanto necessario alla nostra alimentazione.

Abbiamo motivi per credere che queste problematiche abbiano trovato un adeguato e concreto riscontro nelle decisioni e impegni di Glasgow ? Purtroppo gli interessi coinvolti sono troppi ed il “bla bla bla” percepito da Greta lo sentiremo ancora per molto.

## L'Italia il paese dei paradossi , e dei tributi a pioggia

Mi guardo bene dall'elencare tutti i paradossi che caratterizzano la nostra Italia ma non posso esimermi dall'affrontarne almeno uno, già molte volte emerso nelle precedenti puntate : la politica energetica relativa all'utilizzo del Gas (metano e GPL). Come si è visto, alla Cop26 è emerso chiaramente il valore strategico del gas , l'unico combustibile che può consentirci , nell'immediato , di affrontare i tempi (lunghi) della transizione energetica. Una delle conseguenze dello stato "emotivo" generato è sotto gli occhi di tutti: l'aumento delle bollette e non solo. Dal 2020 ad oggi , la spesa delle famiglie per il gas è aumentata del 250%, (al netto di oneri, tasse e trasporto (Arera: Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente)! In Italia, nell'ultimo anno, il fabbisogno di gas è stato di circa 70.000 milioni di metri cubi con un incremento del 6,8% rispetto all'anno precedente. Ben 66.000 milioni di mc sono stati importati via mare (gasiere) e via terra (gasdotti e altro) mentre la produzione italiana, ridotta ai minimi storici, è stata di solo 4.000 milioni circa. Questi dati pongono l'Italia all'undicesimo posto nel mondo , dopo Gran Bretagna e Germania tra i principali paesi consumatori di gas naturale. Tuttavia , non ci crederete, l'Italia, potrebbe entrare , a pieno titolo, nella lista dei paesi produttori di gas(!) E' questo il paradosso macroscopico che fa ridere il mondo intero e fa gioire la Croazia e i paesi del Nordest Adriatico per le grosse quantità di gas estratte da quei



giacimenti da cui per anni attingeva anche l'Italia. Ancora più paradossale, ridicolo e “vergognoso”(what a shame! direbbero gli inglesi) che noi italiani, riconosciuti grandi esperti, aiutiamo questi paesi nell'estrazione, fornendo finanche tecnici, mezzi e strutture. Ma di cosa parliamo ? E' una storia ormai vecchia : solo nel mare di Ravenna , fino al Veneto, esistono 77 pozzi “con i rubinetti letteralmente chiusi” nel corso di una stolta campagna di “decommissioning” (smantellamento) voluta dal “Pitesai” (termine con cui alcuni linguisti già individuano una delle tante espressioni della stupidità istituzionalizzata). Piteasi è la sigla di «Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee», il piano varato nel 2018, per regolare ( o meglio impedire) la trivellazione ma che, di fatto si è trasformato, con sommo gaudio degli ambientalisti, uno strumento per impedire soprattutto, lo sfruttamento dei giacimenti nazionali. Con sommo gaudio, ovviamente, anche di coloro molto “affezionati” ai paesi amici che ci “regalano” il gas a prezzi che affossano la nostra economia, inficiando pesantemente anche il nostro PNRR. Ma ecco che, a consolazione e ristoro degli italiani impoveriti e preoccupati per gli aumenti delle bollette, il Governo sta intervenendo per circa 7 miliardi. Inutile dissertare sulla provenienza di detta cifra : non fa forse parte di quella coperta che, nonostante l'aggiunta dei sussidi e prestiti UE, tende ad accorciarsi sempre di più?

In questo assurdo scenario, appare un ulteriore elemento di consolazione popolare che rivela quanto siamo stati bravi perché abbiamo avuto la previdenza, prima ancora che si

manifestasse l'aumento straordinario dei prezzi, di realizzare, velocemente, a Ravenna (vedasi 3a puntata) un terminal di Gnl ( terminal DIG). Tale terminal costituisce un passo avanti verso la de-carbonizzazione, contribuendo al processo di transizione energetica ed ecologica tramite la diffusione del Gnl da importazione e riducendone sensibilmente i costi di rifornimento, disponendo di maggiori volumi nei trasporti e nello stoccaggio. Ma nessuno ha pensato, con altrettanta previdenza, di cancellare rapidamente il “Pitesai “( e la legge che lo legittima) che ci costringe , stoltamente, a pagare , per ora , più di 1 euro quel gas che estratto, a casa nostra, a miglia zero, ci costerebbe 0,05 euro per metro cubo ? In quei pozzi “chiusi” giacciono almeno 92 miliardi di mc di gas (dati del Min.Transizione Ecologica), senza contare quello che verrebbe da eventuali nuove trivellazioni. Non voglio parlare di subsidenza, di Venezia o della costa romagnola.

L'abbassamento di alcune zone esisteva, all'incirca, già all'era dei Romani, Goti e Bizantini. Eppure, non mi risulta che estraessero il Gas in quell'epoca o subito dopo. Se fosse tutto vero avremmo dovuto già dichiarare guerra (mondiale) alla Croazia, soprattutto per salvare Venezia. E...invece, stiamo aiutando la Croazia . Chissà? forse per ottenere uno sconto per comprare il nostro gas da loro. Viva l'Italia!

Parleremo, se me lo consentite, di altri incongruenze e di altri paradossi innescati dalla transizione ecologica, nelle prossime puntate del nuovo anno. Ravenna, 10 dicembre 2021

Tobia Costagliola

---

## **EMSA NEWS DECEMBER**

**In this issue: Seafarer Statistics in the EU – statistical review out now; Coast guard global summit – working level meeting – pioneering solutions for emerging ocean challenges; Newly contracted oil spill recovery vessel enters into stand-by service; EMCIP marine casualty platform user group meets online; EU Satellite-AIS Collaborative Forum meeting; First Administrative Board in-person meeting since pandemic began; EMSA eLaboratory and Virtual Reality Room open doors to EMSA Admin Board members; CISE network starts to take shape with roll-out of new Node; Facilitation of ship-to-shore reporting: pilot project demonstration held in Copenhagen; EQUASIS editorial board gathers at their 38th meeting; Annual Diplomatic Bazaar proceeds go this year to organisations supporting people in extreme need.**

---

## **I PROMOTORI DEL MARE DEL PIU’ GRANDE MUSEO MARINARO EUROPEO**

## Newsletter dicembre 2021

**GENOVA** Questo mese in evidenza i 160 anni del Registro Navale Italiano, festeggiati con la donazione al Galata Museo del Mare dei suoi Libri Registro in formato digitale, seguendo un'idea dell'Associazione Promotori Musei del Mare.

Continuano le Storie dei Promotori: abbiamo incontrato Gregorio Gavarone, Amministratore Delegato di Rimorchiatori Riuniti, che ci ha raccontato la loro storia centenaria e il legame sempre vivo con il territorio e il mare.

A novembre l'Associazione ha partecipato al convegno di ICOM Italia organizzato all'interno della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico: una occasione per spunti e nuove riflessioni. Con l'occasione, per Musei e Collezioni vi invitiamo a visitare il Parco Archeologico di Paestum e Velia, con la sua storia legata al mare.

In saletta dell'Arte inaugura la mostra "Mediteropoli", mentre a conclusione dell'esposizione "Inedita" ci sarà un'asta per beneficenza, che è il nostro Progetto del mese.

Concludiamo con un aggiornamento sulle iniziative dell'Istituzione Mu.MA e la consueta selezione di Scelti per Voi.

**Buona lettura!**

**La Redazione**

**UNA SORPRESA NATALIZIA**

**È ora disponibile il catalogo della mostra "Lo Sguardo del Poeta, un gioco tra poesia e immagini" un progetto di Anna Maria Guglielmino, realizzato con il Gruppo Fotografe Unitre Bogliasco e allestito nella Saletta dell'Arte a settembre. La prossima settimana lo invieremo a tutti gli Associati, con i nostri migliori auguri di Buone Feste!**

### **In evidenza**

#### **160 anni del Registro Italiano Navale**

**Giovedì 25 novembre il Registro Italiano Navale ha festeggiato i suoi 160 anni: durante l'evento si è tenuta l'inaugurazione della postazione multimediale con schermo touch installata nella Sala degli Armatori, dalla quale i visitatori possono consultare i Libri Registro in formato digitale che il Registro Italiano Navale ha donato al Mu.MA su proposta dell'Associazione Promotori Musei del Mare.**

### **Le Storie dei Promotori**

**In questo video incontriamo Gregorio Gavarone, Amministratore Delegato Rimorchiatori Riuniti, che ci ha accolto nel suo ufficio e ci ha raccontato la loro centenaria storia legata alla città e al porto di Genova: una forte identità locale unita a tecnologie e mezzi all'avanguardia, che guarda sempre alla cultura del mare.**

### **La Saletta dell'Arte**

#### **Mediteropolis - Le acque abitate di Stefano Santi**

**Inaugura al Galata la prima esposizione in Liguria di Stefano Santi curata da Loredana Trestin, che raccoglie circa venti opere dell'artista mantovano dedicate al Mare Mediterraneo rappresentato come spazio antropico, anziché naturale. Pittore e Architetto, Santi riflette nelle sue opere un mare che sembra essere progettato come parte dell'ambiente costruito, oggetto di strategie geopolitiche e operazioni commerciali, piuttosto che forza assoluta.**

### **Inaugurazione:**

**17 dicembre 2021 ore 16. La mostra prosegue fino al 9 gennaio 2022.**

### **Il progetto del mese**

**Fino al 2 gennaio, nella sala della Galea al Galata è allestita la mostra "Inedita - l'arte di Gianfranco Fracassi", curata da Virginia Monteverde - Art Commission.**

**Il profondo sentire dell'artista che lo legava al mare della sua città, di fronte al quale concepiva le sue opere, fanno del Galata la sede perfetta per la prima mostra dedicata all'artista genovese scomparso nel 2007, lasciando una cospicua produzione di sculture lignee, dipinti e disegni.**

**A conclusione della mostra, sarà organizzata un'asta delle opere e il ricavato andrà a Greenpeace e I Germogli OdV Linosa.**

**Scrivete alla Segreteria per ricevere maggiori dettagli**

**I Promotori a Paestum**

**L'Associazione Promotori, insieme al Coordinamento Regionale Liguria di ICOM Italia, ha partecipato sabato 27 novembre al convegno "Patrimonio culturale in connessione: prospettive e sviluppi della gestione integrata", a cura del Gruppo di Lavoro Reti e Sistemi di ICOM Italia, organizzato all'interno della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico. Si è parlato di come mettere a sistema buone pratiche, modelli virtuosi di governance e proposte di azione al fine di condividere esperienze utili alla valorizzazione "in rete" del Patrimonio. Monica Bruzzone, Consigliere del Coordinamento Regionale Liguria di ICOM Italia ed Esperto dell'Antenna Regionale Reti e Sistemi, ha presentato lo stato dell'arte per la Liguria.**

**Stiamo lavorando insieme al Coordinamento regionale ICOM: presto avrete aggiornamenti!**

## **Musei e Collezioni**

### **PARCO ARCHEOLOGICO DI PAESTUM E VELIA**

**Con l'occasione del convegno di novembre, questo mese vi portiamo in provincia di Salerno a visitare l'antica città di Paestum, con la sua storia legata al mare.**

**Nata come città magnogreca di Poseidonia alla fine del VII secolo A.C. deve il suo nome al dio del mare Poseidone a cui era dedicata. A seguito lucana e poi dal 273 A.C. ricca e vitale città romana, è ora un sito affascinante e ricco da visitare, con le sue aree archeologiche, i suoi templi e il museo.**

**QUI maggiori informazioni**

## Scelti per voi

### **8° Forum "Shipping and Intermodal Transport"**

**In programma il 14 dicembre all'Acquario di Genova. I lavori saranno aperti dal Ministro Giovannini. In presenza e streaming: QUI programma e registrazione**

### **Il più grande deposito di relitti della Gran Bretagna**

**Più di un secolo fa decine di imbarcazioni furono abbandonate alla foce del fiume Severn, creando un paesaggio particolare: leggi l'articolo su [ilpost.it](http://ilpost.it)**

### **Ocean Hope Chronicles: The Mid-Ocean Mysteries of Humpback Whales**

**Un incontro ravvicinato con le Megattere: leggi l'articolo su [sevenseasmedia.org](http://sevenseasmedia.org) (Foto: Photo © 2021 Andrew Stevenson - da [sevenseasmedia.org](http://sevenseasmedia.org))**

## Notizie dal Mu.MA

### **Aspettando il MEI**

**Prosegue la rotta verso il nuovo museo: una visita al cantiere del CdA del Mu.MA, con i consiglieri Paolo Clerici, Marco Novella, Maurizio Daccà e Andrea Corrado accompagnati dalla Presidente Nicoletta Viziano e lo staff per monitorare l'andamento dei lavori. Marina Militare Nastro rosa veloce - Fincantieri Cup**

**Darsena in festa e Lanterna illuminata in rosa venerdì 19 novembre, quando al Galata, davanti a cui hanno ormeggiato le imbarcazioni in arrivo a Genova, si è svolta la cerimonia di**



**premiazione della Marina Militare Nastro rosa veloce - Fincantieri Cup.**

### **Presentato il nuovo libro sulla LANTERNA**

**Giovedì 25 novembre nella Sala Coeclerici del Galata Museo del Mare è stato presentato il libro “La Lanterna di Genova molto più di un faro”, a cura di Paola Gambaro, De Ferrari Editore, realizzato da Fondazione Mario e Giorgio Labò con il sostegno di Fondazione Compagnia di San Paolo grazie al bando “I Luoghi della Cultura 2018”. Il libro racconta la storia quasi millenaria, l'iconografia, le curiosità, le diverse componenti del complesso monumentale e il progetto di valorizzazione che in questi anni è stato delineato e che continua ad essere sviluppato e implementato.**

**Proposte speciali riservate ai Promotori per organizzare Natale al Galata: un'occasione imperdibile per festeggiare in modo diverso dal solito. Lo staff vi accompagnerà in ogni passo e saprà proporvi le migliori soluzioni per rendere unico il vostro evento.**

### **Sostenitori della Cultura del Mare**

**Siamo un'associazione no-profit nata per promuovere i valori della marineria, che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese. Il nostro modello associazionistico si ispira alle Fondazioni Culturali no-profit di tradizione anglosassone. Siamo una onlus che sostiene il patrimonio pubblico rappresentato dal Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, che comprende Galata**

**Museo del Mare, Complesso Monumentale della Lanterna di Genova, Commenda di San Giovanni di Pré e Museo Navale di Pegli.**

## **I NOSTRI ASSOCIATI**

**Seguici sui Social Media: Facebook Instagram**

## **LOGBOOK**

**Newsletter dell'Associazione Promotori Musei del Mare**

**Progetto editoriale e Redazione a cura di**

**Anna Dentoni**

**Cristina Chiaiso**

**Hai argomenti da segnalare?**

**Scrivi a [segreteria@promotorimuseimare.org](mailto:segreteria@promotorimuseimare.org)**

***fine***