

Viaggio n.38 DL NEWS 2016 vol IX

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 2 dicembre 2016

Un altro episodio della Storia della Marineria Italiana di Francesco Pittaluga: Sabaudia, un transatlantico che non ha mai navigato

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

L'agenda del principe

Leggere e imparare l'attualità

Mi domando: a scuola, intendo la scuola nautica, ma non solo quella, gli allievi leggono insieme con il docente qualche testo di carta oppure online che riguardi storia, attualità, marine mercantili e militari, strategie, emergenze, sicurezza, giornali specializzati? Credo di no. Io ho sempre da imparare per esempio quando leggo la Rivista Marittima, il mensile della Marina Militare oppure CSTN, il mensile del Centro studi tradizioni nautiche edito online a Napoli dalla sezione della Lega Navale Italiana, che si definisce giustamente il Porto della Cultura del mare. Oppure qualche rivista (non strettamente tecnica) in lingua inglese come Sea History (cartaceo), trimestrale del National Maritime Historical Society, edita negli Usa, che dimostra come in America quasi tutto quello che è tradizione viene salvato, è sacro; navi vetuste di prestigio diventano musei galleggianti, personaggi della storia americana diventano raffigurazioni da studiare, e così anche la rassegna dei modelli navali, i quadri della pittura di mare. L'oggettistica... Noi abbiamo a Genova un capitano che ha fatto della nodistica un'arte sublime con dei quadri tipo macramé, pieni di simboli che diventano soggetti a sfondo marinairesco e anche religioso. Oppure ancora La Revue Maritime, (cartaceo) rivista de l'Institut Français de la Mer (1861), edita sotto il patrocinio della Marina e della Ricerca, tanti temi attuali, nell'ultimo numero mi ha colpito un commento sulla legge del 2008 della riforma portuale che sta dando i primi frutti in Francia, il traffico fluviomarittimo, navigazione, cosmogonia... Mi metto nei panni di un giovane allievo alle prese con l'ultimo numero della Rivista Marittima. La mente si apre su, è il caso di dirlo, un

mare di notizie tutte presentate autorevolmente al di sopra delle problematiche del cluster marittimo. L'osservatorio è sempre internazionale , vi aggiorna sugli armamenti dei paesi marittimi , sulle strategie singole e globali. Per capire , ad esempio, quanto contano le delimitazioni marine nella piattaforma continentale del Mediterraneo centrale dove Italia, Malta, Libia, Tunisia sono padrone secondo il Diritto del Mare di fare esplorazioni e avanzare rivendicazioni dalla pesca alle armi. Se vi spostate più a levante le condizioni cambiano poco e s'ingarbugliano tra isole grandi e piccole, paesi rivieraschi che pretendono e altri che soccombono. Mi chiedo come è finita la recente vertenza tra Italia e Francia che secondo un accordo tra i due paesi (del 2007) delimita le acque che comprendono Sardegna, Corsica, Toscana, Mar Ligure e che aveva creato non poche polemiche quest'anno con i pescatori ? Il nostro Parlamento non ha ratificato questo trattato , ma dovrà farlo. La Rivista Marittima abbonda anche nella cultura, tecnologia, recensioni librerie, pubblicazioni internazionali, testimonianze . Si riesce a leggere tutto questo e a meditare online?

L'agenda del Principe

Su un quotidiano dell'1 dicembre leggo che il rappresentante di Assiterminal (Conforti) durante il convegno Porti, 25 anni fa la rivoluzione , ha detto: “ Nel solo porto di Genova, burocrazia e problemi amministrativi bloccano ben 347 milioni di investimenti”. Il moderatore del convegno , un noto giornalista che noi chiamavamo anni fa “ il principe “ perché si riteneva il meglio della carta stampata a carattere marittimo economico , ha fatto tessere le lodi sperticate al cronista che ha scritto l'articolo sul quotidiano, definendo il principe uno che sente puzza di notizia a miglia di distanza. Bene , anzi mi dispiace perché noi nel nostro “piccolo” da almeno due anni denunciavamo l'inerzia e il galleggiare del presidente dell'AP Genova che ha lasciato una montagna di opere incompiute o da iniziare, nonostante ci fossero i finanziamenti. Peccato , beati gli ultimi...

Il Registro Internazionale, che poi è una bandiera di comodo, ma permette di affrontare la concorrenza asiatica soprattutto , fa anche qualche vittima, qualche scaramuccia tra categorie dello Shipping. Infatti Confitarma e Federagenti bisticciano, il primo vuole espellere dalla propria bandiera nazionale , sempre RI, quegli armatori che non risiedono nel nostro paese e godono dei benefici del RI , la seconda invece contesta questa decisione considerata una minaccia che mette a dura prova il libero mercato dello Shipping.

Che fine hanno fatto le inchieste della magistratura sull'assegnazione degli organismi preposti del Safety Management Certificate , codice ISM, alle navi nei porti nazionali non in regola con le condizioni di sicurezza ? (Secolo XIX del 1 ottobre 2016) (DL)

OSSERVATORIO SUI PORTI e la riforma in navigazione

di Tobia Costagliola

IL MOLO DELLE CONTESE LUNGO IL MEDITERRANEO

Avevo pensato di astenermi per un po' dal riportare informazioni e commenti sull'attuazione della ormai famosa Riforma dei Porti e sull'andamento dell'iter per le nomine dei presidenti di AdSP. Il mio intento era quello di tracciare, soltanto alla fine di una procedura rivelatasi purtroppo interminabile, una panoramica di tutte le nomine con conferma degli insediamenti definitivi. Tuttavia non posso fare a meno di riportare alcune notizie in parte preoccupanti ed in parte chiarificatrici, per alcuni nostri dubbi o sottovalutazioni della Riforma dei Porti e sulle nomine dei presidenti.

1. La Corte dei Conti Europea, tra i vari commenti positivi e negativi sulla Riforma del Sistema Portuale italiano, ci aveva richiamato portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui, a distanza di 50 chilometri, si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno (senza contare Vado, Marina di Carrara, Piombino, Portoferraio, Riomarina, ecc.), censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico. Questo aspetto della concorrenza tra porti, non solo nel Nord Tirreno, era già stato rilevato dalle pagine di DL NEWS nel corso dei nostri periodici servizi sui porti.

2. A questo proposito è dell'ultima ora la notizia che Alberto Ricci, presidente di Confindustria di Livorno e Massa Carrara ha espresso forti dubbi sulla riforma portuale interrogandosi sulle motivazioni apparentemente inspiegabili che hanno portato all'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia evidenziando tutti gli effetti negativi derivanti dallo “smembramento” del sistema portuale toscano.

3. Mi viene da aggiungere solo una domanda : come si concilia il rilievo della CE con la visione di Delrio che vede “Il nostro paese come un molo nel Mediterraneo”? Considerando gli 8.000 km di coste, questa “visione “del ”molo “potrebbe indurci a pensare ai porti come a una miriade di attracchi facenti parte di una struttura “unica”. Ma la CE se la berrà? Ma sì! Al diavolo la CE! (Al diavolo anche i finanziamenti ?...).

4. Avendo in mente questa “visione”, ancor prima del pronunciamento del Ministro, molti Presidenti di A.P., Sindaci ed altri soggetti istituzionali e non, hanno “pensato” e “progettato” in grande”, per ogni singolo porto e, ovviamente, in concorrenza con il porto o i porti ubicati nella stessa area. Conseguentemente circa 60 porti italiani, tutti inclusi nelle nuove 15 Autorità dSP, pensando “per sé” hanno comprensibilmente avanzato centinaia di progetti che spaziano dal semplice ed indispensabile dragaggio dei fondali (es. Ravenna) alla nuova diga foranea di

Genova, al megaprogetto dell'Off Shore di Venezia, ecc.

5. Consoliamoci perché ora, finalmente, le cose stanno per cambiare. Per effetto delle nuove regole, le nuove autorità, quando saranno veramente operative, avranno l'obbligo di ritrovare un dialogo con Roma cambiando radicalmente i vecchi e ben noti sistemi che hanno portato a guasti, ritardi e diffusa paralisi decisionale.

6. Nel corso del 3° Forum Shipping and Intermodal transport tenuto a Genova il 22 nov. 2016 si è discusso, tra l'altro, di un altissimo numero di progetti infrastrutturali fermi "al primo ostacolo" del CIPE. Marco Butti, della Banca Imi, ha in quella sede ricordato che tali progetti sono fermi non per problemi burocratici, come si crede, ma semplicemente perché "non sono progetti sostenibili". Già la settimana prima, il ministro Delrio aveva evidenziato che in Italia "abbiamo proposte di project financing per 30 miliardi di euro, ma quelle che stanno in piedi sono solo l'8%. Alcune sono credibili, le altre sono tutte fantasie, frutto di piani economico-finanziari totalmente sballati». Cosa dobbiamo pensare dei responsabili dei progetti e degli enti che li hanno commissionati e presentati ?

Aggiungerei che non si tratta di progetti presentati il mese scorso ma da lunga data. Per alcuni è stato dato un riscontro interlocutorio ma, per la maggioranza, non c'è stato alcun riscontro. Ciò che è grave, e che il Ministro non dice chiaramente, ma che si evince lo stesso, è la constatazione che il 92 % dei progetti è stato redatto da persone incompetenti, fantasiose e poco attendibili : chi, altrimenti, potrebbe redigere piani " sballati " che " non stanno in piedi"?

7. Ma allora, in assenza di altri progetti capaci di risolvere annosi e gravi problemi delle nostre infrastrutture, perché non si procede a dar corso almeno a quell'8% di progetti credibili? C'è da augurarsi che una concreta risposta venga data da quei "patti" con alcune città come Genova, Napoli, Venezia, ecc che il nostro Premier sta sottoscrivendo in questi giorni di "campagna elettorale"?

Visto i ritardi e le difficoltà nella esecuzione di opere indispensabili ed il blocco quasi generalizzato di investimenti, c'è ancora da chiedersi se "il terzo valico e nodo ferroviario di Genova" o il dragaggio dei porti o ancora il taglio della banchina del ponte Etiopia a Genova facciano parte di quella lunga lista di progetti non sostenibili di cui ha parlato il Ministro...

8. Tra gli obiettivi più significativi della Riforma Portuale erano stati indicati i "tagli alla burocrazia" e la "semplificazione". Possiamo veramente dire che l'iter ancora in corso per la nomina dei Presidenti d'ASP rappresenti la via più semplice per raggiungimento di almeno uno di questi obiettivi ? Abbiamo finora assistito ad una sconcertante e ridicola procedura che partendo dalla scelta del Ministro basata sui "curricula" dei candidati, deve essere approvata dai Consigli Regionali e approdare successivamente nelle due Camere, fermo restando, se ho ben capito, che spetta comunque al Ministro l'ultima parola. Si tratta di un circolo vizioso di dispersive discussioni e "trattative" a cui ora si aggiunge una ulteriore fase evidentemente non prevista: quella della Commissione Anticorruzione. Infatti, a seguito delle contestazioni di alcune nomine di presidenti AdSP, Codacons ha inviato una segnalazione ai componenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, alla Vigilanza sulle Autorità Portuali del MIT e

all'Autorità Nazionale Anticorruzione, in cui si chiede il blocco delle nomine clientelari nei porti italiani non basate sui requisiti previsti dalla normativa vigente (sic!).

9.L'Autorità Anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone, ha accolto la richiesta del Codacons di indagare sulle nomine ritenute illegittime dei presidenti delle Autorità di sistema portuali.

Ne ha dato notizia il Codacons con un comunicato in cui si chiede, tra l'altro, ai componenti delle Commissioni Parlamentari e all'Anac di «avallare la nomina alla Presidenza delle Autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi». Ai deputati e senatori il Codacons chiede «di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese». E ancora, «Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge, si legge ancora nella nota del Codacons, costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime». (CFR nota Codacons, Mattino di Napoli, e altra stampa nazionale specializzata). Ma le nomine non dovevano essere fatte dal Ministro, dopo avere fatto tutti i controlli di legge? Si contesta quindi l'operato del Ministro?... Sono notizie scoraggianti che ci fanno sentire come su un treno che corre a 300 all'ora e poi,ogni tanto, non solo si ferma, ma va a marcia indietro...

Tobia Costagliola

Ravenna , 26 novembre 2016

Dopo il salvataggio del lavoro portuale di Gioia Tauro e Taranto,a Genova la Culmv ,la compagnia dei lavoratori portuali e la Pietro Chiesa , carbunin , denunciano la trasparenza , cioè il nulla , della precedente gestione portuale di Genova. «L'ex presidente del porto Luigi Merlo non ha risolto il problema del lavoro sulle nostre banchine e Genova adesso è esclusa anche dal percorso che il governo ha messo in piedi», dice Tirreno Bianchi. Console Pietro Chiesa, i carbunin, ma anche la Culmv è sui cavi sottili con il Ministro e il suo superconsulente (ma chi paga ?) Merlo . (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LETTURE IN PLANCIA

Quel giorno maledetto della London Valour

Buongiorno Decio, Le tue News 37/16 sono arrivate perfettamente. Quel giorno maledetto della London Valour c'ero anch'io, in quel periodo avevo provato a smettere di navigare,..... era arrivata Antonella! e scelsi così di impiegarmi nell'allora prestigioso Ansaldo Meccanico Nucleare a Sanpiero d'Arena. In ufficio sapemmo subito del dramma, poi tornando a casa sulla sopraelevata invasa dalla folla mi fermai ad assistere col "magone in gola" pensando che avevo fatto bene a smettere di navigare. Non mi sarebbe mai più successo un qualcosa di simile! Non sapevo allora che sarei ritornato e per sempre a navigare affrontando e superando momenti difficili di cui è disseminato un mestiere così impegnativo. Uno per tutti.....ricordi? Tu con i tuoi allievi del Nautico imbarcasti per un breve corso pratico sulla M/N MERZARIO ARABIA. Nave nuova che io come direttore ne avevo seguito per 10 mesi la costruzione in un cantiere tedesco a Kiel. Col comandante vi accogliemmo con simpatia, salpammo per quel viaggio, Ravenna - Jeddah - Ravenna. Quando ci accingemmo ad ormeggiare in un canale secondario di Suez in attesa di accodarci al convoglio discendente, un'improvvisa bufera di vento spezzò un cavo che colpì in pieno un giovane marinaio facendolo volare in aria frantumandogli letteralmente una gamba che fu amputata in un ospedale del Cairo. Ebbene non ti nascondo Decio che anche se di momenti brutti come questo ne ho passati, per quanto ho fatto, ne ho nostalgia e ne sono orgoglioso convinto di avercela messa tutta!

Elio Arcari

Dal dramma venezuelano al Prato in fondo al mare

Avendo un'amica con due figli dei quali uno è in Venezuela ed essendo vissuta per moltissimi anni in quel paese ed avendo pure in quel paese alcune proprietà confermo quanto detto dal tuo amico. E' appena tornata da un paio di mesi e mi dice che effettivamente non si trova più nulla. Come esempio: dice che un chilo di zucchero costava 10 €, e forse, se si trova, costerà ancora di più. Non hanno neppure la carta igienica. Eppure poco tempo fa erano tutti entusiasti perché alle elezioni aveva vinto la destra. Oggi è morto Castro che so era molto amico dei due ultimi presidenti. Pure il nostro Bertinotti era in Venezuela ogni due per tre. Pensare che è un paese ricchissimo di tutto, dal petrolio ai minerali e pietre preziose. Forse con la morte di Castro potrebbe cambiare qualcosa? Il grande problema per chi vuole andarsene resta quello dell'impossibilità di trasferire denaro...

Sto leggendo Il prato in fondo al mare di Stanislaw Niewo. Narra della sua ricerca affannosa della nave Ercole che trasportava suo bisnonno con tutte le carte che avrebbero dovuto scagionarlo da certi sospetti di appropriazione di denaro durante la spedizione dei mille. In una notte di tempesta simile a quella descritta nelle tue ultime sull'affondamento della Valour, la Ercole è scomparsa nelle acque del Tirreno durante il viaggio da Palermo a Napoli. Mai ritrovata nonostante le ricerche approfondite. Io sono amica della moglie di Stanislaw Niewo che ha creato una fondazione ma lui è morto da alcuni anni. Se per caso tu fossi a conoscenza di particolari sulla nave Ercole, specialmente quelli che riguardano il carico ti pregherei di farmelo sapere. Stanis era dei nostri: durante il viaggio di nozze era rimasto in India a lungo e

come tanti di noi crede nella reincarnazione o meglio di una vita dopo la morte, ed i suoi scritti sono permeati di spiritualità e religioni. Il libro che sto leggendo ha pagine bellissime che riguardano il mare. Ma finché non lo finisco non so quanto ha scoperto ancora sulla nave scomparsa e mai trovata nonostante indagini e ricerche meticolose del pronipote. Ciao

Lucilla Cechet

Maiorca, il capitano stanco, i corsi , lo squalo bianco

1) il pensiero su Enzo Maiorca di Ferruccio Repetti, è veramente bello ed esprime molto bene quelli che erano gli uomini di quella generazione, e la loro passione per il mare, unica e al di sopra di ogni secondo fine o interesse, soprattutto economico. Un'umanità che sta scomparendo, purtroppo.

2) Lo sfogo di un Capitano stanco, è semplicemente devastante, e ci credo che te lo hanno ripreso in altri siti o blog. In poco più di una cartella, esprime benissimo quello che è il mondo del lavoro (dico lavoro in generale, anche se lui ovviamente si riferisce alla sua professione), ma credimi ben lo si può traslare a quello che accade oggi in parecchi mestieri o lavori.

Migliaia di corsi, che fanno ricchi soprattutto chi li indice, li rende obbligatori o essenziali per svolgere una professione adesso e chi li fa, ma che spesso, anzi quasi sempre, sono inefficaci se non affiancati da quella che definirei l'"esperienza sul campo", che rimane sempre la migliore palestra.

Per esperienza personale, ne ho fatto anch'io di corsi e ne farò ancora, se non vengono seguiti da un' applicazione quotidiana servono a poco o nulla, e ripeto, è sempre il lavoro, e le sue molteplici sfumature che forniscono a tutti i lavoratori quel "quid" vincente per saper affrontare e risolvere i problemi che in qualsiasi professione siamo costretti ad affrontare.

Poi, caro Decio, fammi citare la totale mancanza di buon senso. Viviamo per essere "compliance" con migliaia di regole e procedure, che certo mappano tutte le possibili situazioni che possono capitare durante il nostro percorso, ma spesso la realtà supera l'immaginazione e la previsione umana, e quindi solo il ricorso al nostro bagaglio di vita unito a una dose appunto di buon senso, ci permette di superare le criticità, non pronosticabili a priori.

3)Lo squalo bianco nel Mediterraneo: sono contento che hai ripreso lo spunto di una nostra chiacchierata della scorsa estate. Io avevo fatto delle ricerche, e anche nel 2016 nel golfo di Trieste qualche avvistamento è stato rinvenuto. Sta di fatto che la presenza dello squalo bianco nel Mediterraneo, soprattutto nell'altro Adriatico è una realtà, e anche nel Mar Ligure tra Santa Margherita e Portofino è possibile qualche avvistamento di pescecani .

Amedeo Giuliani

L'allerta rossa e l' autodisciplina dei naviganti di una volta

Caro Decio, ho letto l'articolo **L' ALLERTA ROSSA NON VALE PER I NAVIGANTI** .La traversata dell'Atlantico in pieno inverno e il piede marino sulla nave scuola sovietica “ Gorizont “ e trovo TUTTA l' istruzione di autodisciplina, di distacco e di fiducia nei Superiori che caratterizzava le navi italiane dell'epoca fino al 1969.

Tutta la stima per i marinai russi, li incontravamo talavolta in qualche porto dell 'Africa e vi era qualche rapporto formale di public relation. Impeccabili, era l'epoca del progetto Apollo e il successo della discesa sulla Luna. Motivo di stima nei confronti di un Mondo tecnologico occidentale. Stima reciproca fra Uomini di Mare. Le uniformi possono essere diverse, le Bandiere diverse, ma le navi sono di ferro. Il Mare e le Onde sovrastano tutto questo. E bisogna che la nave torni in porto, perché le persone tornino dalle loro famiglie. Questo è importante, per questo si devono formare i futuri marittimi. Un caro saluto,

Giorgio Marega

°*

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

" SABAUDIA " : UN TRANSATLANTICO CHE NON HA MAI NAVIGATO

Quando, sul finire degli anni Trenta del Novecento, la "Swenska Amerika Linie" o "Swedish American Line", o più brevemente "S.A.L.", ordinò ai cantieri giuliani la sua nuova ammiraglia, non immaginava di certo che il suo sogno di grandezza si sarebbe trasformato in

uno dei destini più infelici che abbia riguardato un transatlantico moderno. La Compagnia svedese, costituita dalla facoltosa famiglia Brostrom e altri Soci alla vigilia dello scoppio del primo conflitto mondiale, si era subito imposta fra le società esercenti linee passeggeri fra Nord Europa e Nord America con alcune unità noleggiate in Olanda cui erano seguite una prima "Stockholm" e la "Drottningholm", acquistate sul mercato dell'usato e poi, a metà degli anni Venti, con le nuove "Gripsholm" e "Kungsholm". Entrambe stazzanti circa ventimila tonnellate, al pari di "Saturnia" e "Vulcania" dei Cosulich di Trieste furono fra le prime grandi motonavi e montavano motori diesel che, a scapito della velocità, assicuravano minori consumi, emettevano una quantità di fumi ridotta in confronto ad altri tipi di propulsori e richiedevano una manutenzione meno problematica e sofisticata rispetto alle turbine. Innovativi erano in queste unità anche gli spazi interni, non tanto nell'arredamento in sè e per sè, che rimaneva abbastanza allineato a quello tradizionale dell'epoca, ma perché concepiti, ed in questo stava la novità, per un adattamento ad un mercato crocieristico in via di espansione. La "S.A.L." infatti, nata per assecondare il flusso emigratorio che dalla Scandinavia agli States stava però venendo meno, era riuscita a farsi una rispettabile reputazione con le sue periodiche crociere della "Gripsholm" ai Caraibi da New York e quelle a più largo respiro della "Kungsholm" verso il Sud America, il Mediterraneo, i Fiordi Norvegesi e le Capitali Nordiche. L'unità che esaminiamo in questo capitolo della "Storia della Marineria Italiana" avrebbe dovuto dare un impulso ancora maggiore ai nuovi orientamenti della Compagnia e sarebbe stata in effetti il primo transatlantico ideato per il mercato crocieristico con possibilità di essere adibito al traffico di linea e non viceversa. La nave venne concepita e progettata dagli ingegneri navali e architetti svedesi Eric Christiansson, direttore tecnico della società armatrice, Nils Einar Eriksson e Gustav Alde che si avvalsero della preziosa collaborazione del più grande dei loro designers nazionali, Axel Larsson e, in qualità di esecutore e supervisore degli allestimenti, del nostro Nino Zoncada. Quest'ultimo si affermerà nel dopoguerra con tante realizzazioni sia per la flotta pubblica che per il mercato privato, per la "Linea Costa" in particolare, sulle cui navi porterà vari elementi qui sviluppati soprattutto riguardo alla scelta dei materiali ed alle tonalità cromatiche adottate. La "Stockholm" si ispirava nelle linee esteriori alle ultime, brillanti realizzazioni della cantieristica del decennio, da "Conte di Savoia" a "Victoria" e soprattutto "Nieuw Amsterdam" olandese e le tedesche "Wilhelm Gustloff" e "Robert Ley" che però, è il caso di queste due ultime, avevano un solo fumaiolo. Scafo dalla linea filante, con sovrastrutture aggettanti e degradanti in modo armonico, ampi spazi all'aperto corredati di piscina, passeggiate sia coperte che scoperte, due alberi e due ciminiere a sezione ellittica aerodinamicamente inclinate all'indietro, prora con bulbo poco pronunciato ed elegante poppa arrotondata che anticipava quelle adottate dai transatlantici del dopoguerra: nell'insieme una linea snella e dinamica che influenzerà le future realizzazioni navali e, per la "S.A.L.", costituirà il "trend" cantieristico delle nuove costruzioni del secondo dopoguerra. Se innovative erano le linee esterne, era però l'interno della nave ad essere rivoluzionario rispetto a quanto realizzato in precedenza. Concepita per un servizio di linea in tre classi, avrebbe trasportato fino ad un massimo di 1350 passeggeri suddivisi in prima classe, turistica e terza: per il mercato crocieristico, cui avrebbe dovuto essere impiegata per otto- nove mesi all'anno, le prime due classi si sarebbero fuse in una confortevole classe unica per poco più di seicento crocieristi che avrebbero avuto a disposizione un intero ponte di saloni, cabine con

servizi privati ed impianto di condizionamento in tutti i locali della nave. Il grande ristorante ubicato sull'omonimo ponte era costituito da un unico, immenso salone dove pratiche paratie, collocate nei punti più opportuni e strategici, consentivano, se necessario e in pochi minuti, di frazionare o allargare gli spazi a seconda del numero dei passeggeri imbarcati o delle esigenze del momento. Stesso discorso per la grande sala feste "Show Boat" del Ponte Saloni che, separata dall'adiacente soggiorno-fumoir, fungeva da sala da ballo per la prima classe o, unita ad esso, avrebbe costituito il fulcro delle attività sociali di bordo durante le crociere ed era corredata da una "grill room" per essere adibita a sala da pranzo per i buffets di gala in alternativa al ristorante vero e proprio e dare così modo ai passeggeri di consumare i pasti godendo ad un tempo della vista del mare dalle ampie vetrate del ponte stesso, più panoramico e arioso rispetto alla sala da pranzo, senz'altro molto confortevole e fornita di oblò ma ubicata tre ponti più in basso. Per lo smaltimento dei fumi e dei prodotti di combustione, poi, si era optato per una soluzione già adottata all'estero su "Bremen", "Europa", "Normandie", "Nieuw Amsterdam" ed in Italia su "Neptunia" e "Oceania", con i camini del cofano macchine decentrati in posizione laterale rispetto al centro-nave in modo da potere usufruire di maggiore spazio per i locali interni che da prua a poppa si sviluppavano in un'unica teoria, senza le interruzioni dovute alla installazione dei condotti centrali presenti sulle altre unità. Nei ponti adibiti alle sistemazioni di prima classe e di turistica, poi, la distribuzione delle cabine era prevista attraverso un unico grande corridoio centrale e la successione degli alloggi secondo la configurazione a "elle" incastrate le une nelle altre, o ad "U" che dir si voglia, denominata in campo marittimo "Bibby Line type" dal nome della compagnia britannica che l'aveva adottata per prima e che permetteva di avere tutte cabine dotate, oltreché di servizi privati come già rilevato, anche di oblò o finestre aperte sul mare ovviando così a soluzioni interne che non erano auspicabili in vista dell'impiego crocieristico di lusso cui l'unità sarebbe stata adibita. In pratica, con questo accorgimento anche le cabine che avrebbero dovuto essere necessariamente interne erano collegate da un opportuno corridoio ad uno o più oblò aperti sulla fiancata della nave stessa diventando in tal modo cabine esterne a tutti gli effetti. Questa ripartizione verrà adottata anche in seguito da varie unità e sarà presente negli alloggi di prima classe delle nostre "Augustus" e "Giulio Cesare" del dopoguerra. In onore della capitale della Svezia venne deciso di chiamare la nave "Stockholm", seconda unità nella storia della "S.A.L." a portare questo nome: nel dopoguerra ne arriverà una terza, anch'essa dolorosamente legata alla nostra storia navale per la collisione con l' "Andrea Doria" del luglio 1956. Peraltro quest'ultima "Stockholm", approntata in fretta in Svezia subito dopo la fine della seconda guerra mondiale data l'impossibilità di ordinarla all'estero in cantieri per lo più ancora distrutti o comunque impegnati con altre costruzioni, sarebbe stata più piccola e modesta dell'unità oggetto di questa nostra rievocazione e molto meno rivoluzionaria e all'avanguardia rispetto ad essa. La nostra "Stockholm" venne infatti concepita come nave innovativa in tutti i sensi, ed erano soprattutto i suoi interni che avrebbero dovuto stupire, vista la modernità delle soluzioni adottate che faranno scuola in tutto il "design" navale successivo. Influenzati dai successi della nostra cantieristica dell'epoca ed in particolare di quella giuliana che, oltre alle ben note realizzazioni nazionali, aveva da poco ultimato importanti commesse per l'estero fra cui le motonavi polacche "Pilsudsky" e "Batory" e la norvegese "Vega", dopo avere ordinato le proprie navi in Inghilterra o in Germania, la "S.A.L." commissionò il suo nuovo

transatlantico ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico alla fine del 1936. Impostato sullo scalo di Monfalcone il 1 aprile 1937, il 29 maggio del 1938 avvenne il varo, alla presenza della principessa Ingeborg di Danimarca, duchessa di Vastergotland e nipote del sovrano di Svezia. Il 19 dicembre del 1938, però, a soli due mesi dalla consegna agli armatori svedesi la nave, pressoché ultimata e già avviata in mare per le prime prove, rimase vittima di un furioso incendio alimentato da una forte bora che la devastò per due giorni: pare che all'origine del rogo ci sia stato un corto circuito, anche se al tempo circolarono voci non ufficiali circa un'origine dolosa dell'incendio stesso, dovuta al fatto che l'unità aveva rivelato preoccupanti vibrazioni e soffriva di una importante instabilità trasversale che avrebbe costituito senz'altro fonte di grossi problemi ed imbarazzo con i committenti scandinavi una volta consegnata loro. Rasata alla chiglia e ricostruita a tempo di record, era quasi pronta nella primavera del 1940. Il ripristino fu reso possibile in tempi brevi perché le strutture dello scafo che erano sott'acqua non erano state interessate dall'incendio: quanto concerneva l'apparato motore venne sbarcato, smontato, ripulito e rimesso in efficienza, mentre quello che rimaneva dell'opera morta della nave venne alato nuovamente sullo scalo, il 14 giugno del '39 la costruzione ricominciò ed il 10 marzo 1940 avvenne il secondo varo. Dalle foto dei due avvenimenti si notano alcune differenze nelle sovrastrutture: le più notevoli riguardavano l'eliminazione di una rampa di passeggiata sul ponte sottostante a quello di comando, probabilmente intervenuta per diminuire il peso ed aumentare in tal modo la stabilità della nave ed il diverso posizionamento dell'albero prodiero, più vicino alla prua nella configurazione definitiva secondo una collocazione allora abbastanza tradizionale e non più insistente sul fronte delle sovrastrutture come progettato e realizzato in prima istanza e come verrà poi generalmente adottato. Stazzante poco più di 30.000 tonnellate, lunga 207 metri e larga 28, disponeva di motori diesel della potenza di più di 20.000 HP ed era propulsa da tre eliche, soluzione non molto comune e che troveremo anche su "Oranje" olandese poi "Angelina Lauro" e "La Marsellaise" francese poi "Bianca C." già ricordate in questa rassegna. Durante la ricostruzione, la "Stockholm" era stata anche dotata di "sponsons" lungo la carena in modo da ovviare ai problemi di stabilità riscontrati a suo tempo e, issando i colori della compagnia armatrice contrassegnati dalle belle ciminiere gialle con le tre corone di Svezia, Norvegia e Danimarca in campo blu, superò brillantemente le ultime prove in mare del giugno 1941 effettuate nel Quarnaro davanti a Fiume e nel corso delle quali tenne una media sul miglio misurato di circa 22 nodi. A causa del dilagare del conflitto in Europa, sfortunatamente non poté essere consegnata e rimase ormeggiata al cantiere di costruzione finché venne ceduta al Governo Italiano. Il 6 dicembre del '41 passò in gestione alla Società "Italia" che la ribattezzò "Sabaudia", dimostrando con la scelta di questo nome un'apparente fiducia nella continuità di una realtà storica che sarebbe stata di lì a poco travolta dagli eventi. La bella unità venne presa in considerazione per una trasformazione in trasporto truppe e poi, una volta terminate le ostilità, essere immessa sulla linea sudamericana della nuova società armatrice italiana. Purtroppo, però, non lascerà mai le acque del Golfo di Trieste: all'indomani dell'armistizio sarà infatti requisita dall'esercito germanico che l'avrebbe utilizzata come albergo galleggiante per le proprie truppe e gli alti ufficiali di stanza in quella che, a seguito dell'occupazione nazista, era diventata una città tedesca a tutti gli effetti. Affidata alla "Mittelmeer Reederei GmbH", verrà poi trasferita nel vallone di Zaule presso Muggia assieme a "Giulio Cesare" e "Duilio" già esaminati e qui troverà con loro la sua fine.

Il 6 luglio del 1944, mentre era in disarmo, venne colpita da razzi incendiari lanciati da aerei alleati impegnati nel bombardamento delle adiacenti raffinerie di San Sabba, vicine alla sinistra Risiera tristemente ricordata per una delle tante pagine buie dell'ultimo conflitto mondiale. Allagata per contenere l'incendio, a causa dell'enorme massa d'acqua riversata sui ponti superiori, come spesso è accaduto in questi casi sbandò su di un fianco adagiandosi sul basso fondale. terminate le ostilità, fra 1945 e 1946 se ne ipotizzò il recupero, in quanto la nave era praticamente nuova e sarebbe stato auspicabile poterla avere in linea data l'urgenza del momento e la penuria di naviglio. Le perizie che ne seguirono oltretché l'ingarbugliata situazione politica vissuta in quel momento storico dalla zona in cui si trovava il relitto avrebbero reso difficile e alla fine scongiurarono un'operazione del genere: oltretutto, a seguito di una successiva e più accurata ricognizione, lo scafo risultò troppo deformato dal bombardamento e incendio conseguente per consentirne un valido ripristino . Venne quindi rimessa a galla dalla Ditta Tripovich di Trieste ma solo per essere trasferita, al pari di "Duilio" e "Giulio Cesare", presso i vicini Cantieri San Rocco dove verrà smantellata fra 1948 e '49 seguendo in tal modo la sorte di tante altre unità andate perdute o irrimediabilmente danneggiate per cause belliche. L'unica cosa che si salvò fu uno dei suoi tre motori diesel Sultzer che venne riutilizzato sulla motonave da carico "Trieste" in allestimento all'epoca presso i "C.R.D.A." di San Marco. Se fosse sopravvissuta al conflitto avrebbe senz'altro fatto parte a buon diritto della famiglia di quelle "regine dell'Atlantico" che solcheranno i mari nella seconda metà del Novecento e che della "Stockholm-Sabaudia" saranno debitrice per tante soluzioni di "design" e architettura navale originale e innovativa. "In primis" le nuove navi della "Swedish American", fra cui una nuova "Gripsholm" anch'essa commissionata in Italia ai cantieri di Sestri Ponente a metà degli anni Cinquanta ed anche i nostri nuovi transatlantici, soprattutto in tanti aspetti stilistici, nelle soluzioni di arredamento e nella ripartizione razionale degli spazi interni. In tale prospettiva questa sfortunata unità, pur senza avere mai navigato, ha dato un contributo prezioso alla storia della navigazione e si è comunque conquistata il diritto di fare parte della nobile famiglia delle grandi navi passeggeri, certamente non per una vita operativa che le è stata negata dalla guerra ma come fonte di ispirazione e di esempio che ha poi visto applicazioni e sviluppi in tante prestigiose e più fortunate realizzazioni successive. E che ha comunque fatto parte della flotta passeggeri italiana guadagnandosi il diritto di essere ricordata in questa nostra Storia della Marineria nazionale.

Francesco Pittaluga

Genova, 27 novembre 2016

(ingegnere navale console de "A Compagna" storico aero-navale)

○*

I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

Edmund Kennedy – Esploratore britannico – Sovrintendente Generale del Dipartimento Statale del New South Wales.

(segue dal precedente DL NEWS)

Le istruzioni avute erano quelle di viaggiare dapprima a St. George Bridge per poi dirigersi a Maranoa, ove in precedenza aveva formato il suo campo base, per poi determinare il corso del Victoria River. Kennedy impiegò un po' di tempo per disegnare il " River ", sull'ultima mappa della colonia e rimase meravigliato dal fatto che il suo corso si piegasse a gomito verso il Cooper Creek, citato da Charles Sturt nel 1845. La spedizione continuò in direzione nord in un territorio nuovo per Kennedy, ma dove Mitchell era stato costretto al ritorno. Kennedy decise così di nascondere agli aborigeni i carri e le provviste seppellendo il tutto in uno scavo per poi proseguire.

Il corso d'acqua cominciava a piegarsi verso sud-ovest allontanandosi dal golfo ma, avanzando, Kennedy trovò un gran affluente che da nord si gettava nel Victoria River. Lo battezzò Thomson River in onore del Segretario Coloniale Mr. Edward Deas Thomson. Il paesaggio iniziava ad essere brullo e, ai primi di settembre, Kennedy fu costretto, per mancanza d'acqua e di vettovaglie, a ritornare alle sue provviste nascoste . Questa volta il Victoria River non mostrava segni di virare verso il golfo, ma bensì verso Cooper Creek. Kennedy cambiò il suo piano dividendo la spedizione, di cui una parte verso il golfo. Quando il nascondiglio delle provviste venne aperto, si constatò che esso era stato violato dagli aborigeni e che buona parte delle vettovaglie erano state distrutte. Ciò non lasciò alcuna prospettiva alla spedizione : solo il rientro a Sydney. Nel viaggio di ritorno Kennedy seguì il corso del Warrego River (scoperto da Mitchell nel 1846) sino a che, spintosi troppo a occidente, ebbe la sorpresa di vederlo dividersi in molti rami. Quindi si diresse ad est, passando per il Culgoa River, e ritornò a Sydney il 7 febbraio 1848. Il piano del Governo per il prossimo viaggio esplorativo di Kennedy aveva il fine primario di trovare una via per il Golfo e la conseguente esplorazione della penisola di Cape York. L'importanza di Port Essington, l'unico porto nel nord dell'Australia in quel tempo, era diminuita, ma il commercio lungo la costa orientale tra Sydney e Singapore era aumentato, per cui il Cap. Owen Stanley della HMS " Rattlesnake" raccomandava di esplorare prima la costa orientale di Capo York. Suggerì inoltre che, dopo aver rifornito la spedizione al Capo, l'esplorazione potesse continuare giù verso la costa occidentale con un ritorno verso Sydney. Si prevedeva una durata di 18 mesi per completare l'esplorazione. Il progetto venne approvato e la base di

partenza per Kennedy venne stabilita a Rockingham Bay, nei pressi dell'attuale città di Cardwell Queensland.

(fine al prossimo D.L.News)

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

PLUTARCO,biografo,scrittore, filosofo greco- 47/127 d.C. ca

far politica...

"... occorre ricordare che occuparsi di politica non è soltanto esercitare una carica, andare come ambasciatori, urlare nell'assemblea, agitarsi sopra la tribuna a fare discorsi o presentare progetti di legge, cose che i più intendono per fare politica, come sicuramente pensano che facciano filosofia quelli che dissertano dall'alto di un seggio o che fanno scuola sui libri, ma non scorgono quella buona politica e quella filosofia che si evidenziano giorno per giorno nella opere e nelle azioni. Gli stolti non fanno politica, neanche quando fanno gli strateghi, o fungono da segretari o da parlamentari. Si comportano da demagoghi, da imbonitori, da sediziosi e accettano qualche incarico solo se costretti, mentre chi ama veramente la propria patria, anche se non indossa segni esteriori come la clamide (corta mantella segno di distinzione), si comporta sempre da vero politico, esortando i potenti, facendo da guida a chi ne ha bisogno, aiutando nella scelta coloro che debbono prendere decisioni, sventando le trame dei malvagi, incoraggiando gli onesti, facendo comprendere che non si deve partecipare alla vita pubblica con leggerezza. Non bisogna andare a teatro o in consiglio soltanto per occupare i primi posti, quando c'è una convocazione con magari una questione urgente da dirimere e, se non si assiste di persona, si deve essere presenti almeno in spirito:ci si deve informare su ogni decisione presa e si deve esprimere la propria approvazione o il proprio malcontento".

F I N E

