

**Notizie di cultura di terra e di mare**

Sul nostro sito [www.deciolucano.it](http://www.deciolucano.it) trovate alla vece Archivio le DL Notizie che vi mancano e altri argomenti interessanti la vostra attività culturale.

---

**Stella Maris** dona il 5 x 1000    C.F. 01149970996  
per il WELFARE marittimo a Genova

---

**CARTABONO**, s.m., parola ostica, che significa squadra a lati mobili come le punte di un compasso, che serve a pigliare e riportare angoli obliqui sui pezzi di costruzione (Puglionisi 192). L'abbiamo adottata per commenti piuttosto puntuti.

**Out-Out per la diga foranea**

A leggere i quotidiani e magazine (carta e online) i porti sono in gran movimento, tranne la logistica, porti euforici per la legge che dà via libera ai dragaggi, a Genova OK per i capannoni nelle riparazioni/restauri navali), ma ci domandiamo, tranne uno, di chi sono questi bacini. Intanto è arrivato l'out-out: dal 30 maggio 130 giorni per decidere come fare lo spostamento della diga foranea o i soldi non basteranno.

**Governo babbo ho perso l'aereo**

Babbo (governo) ho perso l'aereo, no l'acciaio. Noi eravamo in Europa tra i primi trasformatori di questo metallo e affini. Dopo

l'Ilva della famiglia Riva e tutto quello che è seguito, altroché Covid, siamo a terra e ci dedichiamo all'agricoltura, ma statene certi, ci sono categorie come i verdi, i sindacati, che troveranno le formiche rosse dappertutto e dovremo portare anche le cavallette oltre che le materie prime per mangiare. Intanto i trasporti costano... e sul banco alimentari gli aumenti sono evidenti.

In Italia 8 milioni hanno perso il lavoro, ci mettiamo i giovani che, se possono, scappano all'estero, ma babbo pensa al reddito di cittadinanza, diamo mille euro a testa ai giovani così non penseranno a nulla, una vera droga. Babbo non verifica, né a nord né a sud come li spenderanno.

### 146 adempimenti fiscali ci propina Babbo quest'anno, senza sconti

Siamo in pieno ramadan fiscale, Babbo ci ha propinato 146 adempimenti fiscali in giugno come ha annunciato il 2 giugno la televisione di stato. E sono aumentate tutte le bollette dell'energia nel frattempo. Complimenti babbo.

### Che farsene degli ospedali se non puoi curare le tue patologie?

Forse gli ospedali torneranno al loro ruolo primigenio: accogliere i malati con patologie diverse dal covid, forse il personale si tranquillizzerà, i familiari dei malati potranno visitare i loro cari, forse la comunicazione tornerà ad essere corretta, come ai tempi di Ippocrate, e non ci saranno tante teste di virologi e giornalisti a parlare giorno e notte di come si vive e come si muore.

### Ma il Propeller Club, è un club o un webinar?

Ma il Propeller Club, è un club o un webinar? Quando è nato negli States nel 1922 lo scopo era quello di creare uno spirito di fraterna collaborazione fra i soci e promuovere lo sviluppo della marina mercantile americana. Nel 1932 il Propeller mise la sua impronta a Genova da importanti imprenditori marittimi, l'idea di riunirsi per solidarizzare, parlare di affari, di sviluppo dei trasporti marittimi prese piede in tutto il mondo. Nel 1971 primo presidente italiano il barone Fabio N. Aliotti in carica fino al 1984, quando venne nominato presidente il comm. Mariano Maresca allora presidente nazionale degli agenti marittimi. La storia di questo Club, questa associazione, ha in tutti questi anni dimostrato quanto sia stata geniale l'idea di quegli uomini che si riunivano in un locale di New York e che parlavano la lingua comune quella del mare, dei noli, delle navi, del trading non dimenticando le opere sociali e di servizio come sono il Rotary, i Lyons. Il Propeller in Italia negli anni si è rivolto a una platea più vasta oltre che professionale attraverso convention nelle principali città d'Italia, oltre che le riunioni tra i soci, per meglio conoscere le esigenze del territorio, affiatarsi, imparare, per i giovani laureati e non, allargando sempre più conoscenze e facendo anche tanta cultura. Io sono stato consigliere per tanti anni e ho definito il Propeller Club l'Università del Mare. C' erano anche dei riti che ricordo con affetto, la campana storica che batteva l'inizio e la chiusura delle riunioni, la bandiera fondamentale emblema del Club che intanto si era moltiplicato in altre città porto, dove si riunivano i professionisti del mare in un Paese che ha bisogno di una spinta, ancor più oggi, che diffonda e sostenga la coscienza marinara e non solo politica della marina mercantile, dei commerci delle comunicazioni, delle pubbliche relazioni, degli scambi culturali. Presidente nazionale Umberto Masucci faccia sentire una scossa di virilità nell'appartenenza a una associazione che non può rimanere ingabbiata solo nella comunicazione digitale.

I social come Facebook, la notizia che hanno bandito dalle loro discutibili chat, cui attingono avidamente massaie e giornalisti, per due anni l'ex presidente Usa Trump rappresenta un grave scivolone verso la dittatura dei grandi padroni del Web i cui ricavi si contano in miliardi di dollari.

A chi vendiamo i tonni rossi?

Pesca dei tonni, mattanze e interventi della Guardia costiera. Nel Mediterraneo le tonnare sono quasi sparite, se non di frodo per i tonni rossi con arnesi da templari e di tanti nostri pescatori che assomigliano ai ladri di “luasi”. A Carloforte dove c’è una tonnara storica stazionano mercanti giapponesi (una volta o forse ancora avevano navi di grosso tonnello, aspettano che finisca la mattanza per acquistare subito in contanti il tonno rosso o altri poveri animali. A Camogli la tonnarella c’è sempre, ogni tanto incappa qualche tonno o qualche pesce di stazza, i pescatori del luogo li ributtano in mare, ma, dicono, che una volta provato lo choc queste bestie perdono metà dei loro sensi.

### Goliardia addio? Satira de profundis?

La goliardia è finita? Intendo quella che nasce nel medioevo e viene poi tramandata nelle università con i tradizionali riti e vesta degli studenti. L’avv. Paolo Pugliese col suo libro La versione emendata del 2010 (il titolo originale era di effetto ma un pochino impudico) cui ho fatto la prefazione, è stato l’ultimo ‘storico’ di questa nobile tradizione e racconta decine di episodi di sfottò a politici e istituzioni della sua Genova. Ora non si ride più, si scherza male e senza intelligenza, la satira è a senso unico, divide gli italiani, il quoziente intellettuale dei giovani è modesto.

### Figliuolo, l’abito non fa il monaco,

Caro Decio, una semplice considerazione. Francesco Paolo Figliuolo ha dimostrato: 1) l'antico adagio "l'abito non fa il monaco" è ancora valido; 2) Ha sfatato la leggenda che per fare certe cose bisogna ricorrere solo e sempre ai costosi "manager" che spesso hanno prodotto danni enormi ma poi sono andati via con buonuscita stratosferiche; 3) I pregiudizi di carattere

"ideologico" sembrano più che mai radicati nell'opinione corrente. Figliuolo fa, ispira fiducia e rappresenta bene, con la divisa, lo Stato. Mi pare.

Continua la telenovela sull'Ilva di Taranto con raccapriccianti risvolti. Ma l'acciaiera mica l'ha messa lì il Padreterno!

Quando gli inglesi (1952) decisero di smantellare le industrie dalla Grande Londra, senza mandare nessuno in galera, a Napoli politici, sindacati e lavoratori tennero l'Ilva Bagnoli nel cuore della città fino agli anni '80. Poi venne il complesso di Taranto ubicato in modo da lasciare la città esposta ai fumi e alle scorie sottovento! Ma di questo ne abbiamo già parlato. E Giggiello di Pomigliano due anni fa disse che aveva sistemato tutto in barba a quegli inetti predecessori, Calenda incluso! Un abbraccio affettuoso

Silvestro Sannino

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

## Dibattito sugli operatori della comunicazione

di Tobia Costagliola

*Tobia carissimo, ti inoltro il comunicato dell'Ordine e del sindacato dei giornalisti liguri: tu che hai scritto su questa categoria sono sicuro che ne trarrai motivo di riflessione sulla libertà di stampa e la Rai che paghiamo nostro malgrado...*

Data: Fri, 28 May 2021 09:26:29 +0200 Mittente:  
segreteria@giornalistiliguri.it

**Care colleghe, cari colleghi martedì primo giugno – a partire dalle ore 16 - le giornaliste e i giornalisti liguri daranno vita ad un presidio sotto la sede della prefettura di Genova.**

**La manifestazione ha lo scopo di richiedere al governo di mantenere gli impegni assunti per sostenere il lavoro di chi ogni giorno produce informazione al servizio dei cittadini.**

**Il sindacato dei giornalisti chiede provvedimenti urgenti a tutela della dignità e dei diritti dei colleghi precari a partire dalla definizione di regole che rendano possibile l'adozione di un equo compenso. La legge sull'equo compenso per i giornalisti è stata varata nel 2012: è tempo trovi applicazione.**

**Il sindacato dei giornalisti richiama l'attenzione del Presidente del Consiglio, Mario Draghi, sull'urgenza di riconoscere il ruolo dell'informazione e di chi fa informazione. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza non offre la necessaria attenzione ad un settore decisivo per formare un'opinione pubblica consapevole.**

**Il settore ha bisogno di interventi che promuovano il pluralismo contenendo la prepotenza dei colossi multinazionali che si appropriano del lavoro dei giornalisti e ne dispongono senza rifondere un centesimo di quanto lucrato.**

**E' urgente ridefinire il ruolo e la missione della televisione pubblica che deve tornare al servizio dei cittadini e non dei partiti... (segue lettera).**

**L'Associazione Ligure dei Giornalisti**

**L'Ordine Ligure dei Giornalisti**

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

**Caro Decio, da quanto vedo, la manifestazione è di natura che potrei definire grossolanamente “sindacale” così come una delle tante manifestazioni di qualunque altra categoria.**

Le rivendicazioni hanno come “addobbo” l’esigenza del pluralismo e l’accento alla prepotenza dei colossi multinazionali. Per quanto riguarda le “querele bavaglio”, i risarcimenti e l’immunità, ci sarebbe tanto da discutere. Ma tu pensi davvero che il problema dell’adeguata remunerazione dei giornalisti sia all’origine del decadimento dell’informazione e, soprattutto, della continua distorsione del loro ruolo che denota, in troppi casi, una ignoranza ed impreparazione inaccettabile?

Bisognerebbe partire da zero e riformulare il concetto di “giornalismo” che oggi è stato completamente snaturato. Il giornalista non deve essere e comportarsi come uno scrittore di Thrilling o come un pettegolo che cerca di attirare con ogni mezzo l’attenzione del pruriginoso lettore avido di scandali, di scoop e di fake news.

E cosa dire delle titolazioni degli articoli che non corrispondono all’insignificante contenuto, quasi una moda rigidamente osservata in tutte le testate? Ne vuoi un esempio ricorrente e consolidato? Inizio del processo al famoso Pasquale Capece che vede la pubblica opinione tutta schierata a suo favore perché ritenuto innocente. Il solito quotidiano a tiratura nazionale (Pasquale Capece è un personaggio importante) titola in prima pagina: “Pasquale Capece condannato a 20 anni di carcere”. Tutta gli italiani corrono a comprare il giornale e, prima della fine dell’articolo, si riesce a capire che: ” il pubblico Ministero ha chiesto per Pasquale Capece 20 anni di reclusione”. Questo tipo di titolazione è un segreto professionale che tutti i giovani cronisti imparano subito fin dal primo articolo.

Partire da zero significherebbe che un giornalista deve avere cognizione di ciò che scrive e della materia che tratta. Anche la semplice narrazione dei fatti richiede conoscenze e

competenze. Per questo, a parte la tuttologia o l'approssimazione che, a volte può passare, senza che nessuno se ne accorga, la categoria dovrebbe curare non soltanto la capacità di scrivere e raccontare ma, soprattutto, una cultura ed una conoscenza specializzata nei vari settori. Non tutti possono scrivere di tutto. Ma soprattutto dovrebbero avere più coraggio nel raccontare “vere verità” anche se scomode e non essere vincolati a chi li paga o li sovvenziona o li gratifica ottenendo, sovente, mistificazioni volte alla manipolazione della pubblica opinione. Ed è proprio su questo problema che dovrebbero essere “protetti” in modo da non essere costretti ad essere schierati necessariamente dalla parte di chi li “paga”. Sappiamo benissimo come funziona e siamo abbastanza smaliziati per comprendere, ormai, che certi “servizi” che vengono presentati con tutti i crismi indispensabili per ottenere credibilità, alla fine, risultano essere dei “panegirici” pubblicitari di questa o quella azienda e del relativo “patron”. Ciò avviene anche nella stampa specializzata e nella stampa economica e finanziaria per esaltare “operazioni” che troppo spesso si rivelano espedienti per influenzare il cosiddetto “mercato”, o disorientare la concorrenza o, addirittura, mascherare, quanto più possibile, stati di insolvenza, indebitamento e latente bancarotta. Un giornalista serio, competente ed informato non dovrebbe prestarsi a certi “giochi”.

Vabbè'..è troppo ma potrei ancora continuare con vistosi esempi. Basta!

Le mie sono soltanto delle considerazioni che riguardano i comportamenti dei singoli ed il malcostume da rivedere e correggere. Sono "quisquiglie" rispetto alla "vera" libertà di stampa e indipendenza dell'informazione che, purtroppo, qui da noi non esiste. È un problema di natura etica ma che

richiederebbe una coraggiosa soluzione di natura "politico-istituzionale". Campa cavallo....

Scusa per lo sproloquio ma, tanto, "resta tra noi".

Tobia Costagliola

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

## QUEI NONNI CUI NON ABBIAMO CHIESTO TROPPO

di Francesco Pittaluga

Caro Decio, numero 11 felicemente attraccato il 26 maggio alla mia banchina! Sempre molto interessante! Fra le altre cose, concordo pienamente col Capt Gaetano Mortola riguardo alle sue sagge riflessioni sui nonni: anch'io ho avuto la fortuna di conoscerli e di averli con me fino a (quasi) l'età adulta ma mi rammarico oggi di non avere chiesto loro più di tanto riguardo alle proprie esperienze di vita e lavoro che so essere state tante e molteplici. Ma erano uomini d'altri tempi, restii ad aprirsi come è diventato d'uso e in alcuni casi d'abuso al giorno d'oggi, ed io all'epoca ero purtroppo molto giovane e distratto da altri interessi. Quel poco o tanto che so di loro lo conservo gelosamente nel mio "bagaglio personale" dove però mancano "colli" importanti che cerco di recuperare con la mia fantasia o le supposizioni che costruisco come ideali viadotti fra percorsi di vita che so di loro e successivi.

Sto ultimando un nuovo capitolo della "Storia della Marineria Passeggeri" che mi ha portato ad una ricerca lunga e complessa: a noi però le sfide piacciono e a te il giudizio finale quando, penso a giorni, te lo invierò.

Per intanto ti inoltro in lettura per conoscenza il mio scritto che "Il Secolo XIX" ha pubblicato come "lettera del giorno" a mezza pagina martedì 25 maggio il giorno prima che venissero alla luce le terribili responsabilità che oggi sappiamo. Sono cose che non si vorrebbero scrivere ma purtroppo nel nostro

**Paese capita troppo di frequente doverlo fare. Non aggiungo altro e ti saluto con l'amicizia di sempre.**

**Un abbraccio e a presto, con Te e tutta la grande Famiglia di co-autori e lettori di DL NEWS...sorry: NOTIZIE !**

**Francesco Pittaluga**

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

## **Quando gli editoriali parlano al cuore e al cervello**

**di Giovanni Lettich**

**Caro Decio, è sempre un piacere comunicare con te, anche di domenica, quando siamo più tranquilli e abbiamo più tempo. Ho letto il tuo ultimo numero (11) delle News, interessantissimo e acuto, come sempre. Non so a cosa ti riferisci alle cose che mi possano essere sfuggite, mi sembra tutto bene. Il mio articolo in prima pagina di Vita e Mare, è scaturito dopo un'attenta riflessione, soprattutto subito dopo il convegno dell'Atena sull' incidente di Suez. Confermo che le analisi che possiamo fare al momento non possono riguardare le dinamiche dell'incidente in quanto abbiamo pochissimi elementi a disposizione per poter formulare ipotesi attendibili. Tutte le prove e documenti sono stati acquisiti dall'autorità del posto e sono tuttora solo in loro mani. Non bisogna affrettare giudizi, sarebbe il solito errore dei tuttologi. Mi preme invece sottolineare i tre punti del mio articolo su cui, a mio modesto parere si dovrebbe riflettere. A dire il vero, per certi aspetti già da qualche tempo se ne discute. Ritengo che il punto più importante sia il terzo. La formazione del personale per governare le navi di ultima generazione, sia come dimensione che come complessità a bordo. Mi riferisco non solo agli equipaggi, ma anche ai piloti, per esempio. Nota dolente per**

Suez, come è stato evidenziato anche nel convegno di Athena da parte dell'Armatore Amato e dei Comandanti che sono intervenuti. La formazione è una catena, se c'è un solo anello debole. abbiamo seri problemi.

Interessante anche l'intervento sul Presidente Novi.

Ti ringrazio di ricordare sempre Lussino, la terra dei miei avi, a cui sono particolarmente legato anche se ormai sono tanti anni che non ci ritorno.

Un' ultima notizia, triste purtroppo, Ieri ci ha lasciato il Comandante Aldo Baffo, già Capo Pilota del Porto di Genova. Un Pilota con la P maiuscola.

Proprio la sera stessa che è mancato. venerdì 28 maggio. è stato trasmesso su Rai Storia un servizio sulla London Valour con una sua intervista. Il Comandante Baffo, per quell'evento, è stato insignito della Medaglia d'Argento al Valore della Marina Mercantile.

**Giovanni Lettich**

**Presidente Nazionale Collegio Capitani I.c. e d.m.**

---

---

---

**STORIA DELLA MARINERIA**

**PASSEGGGERI ITALIANA**

**di Francesco Pittaluga**

## PREMESSA

*Mentre sto' ultimando questo nuovo capitolo della "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" apprendo della scomparsa del Comandante Aldo Baffo, già Capo-Pilota del Porto di Genova e grande uomo di mare con decenni di navigazione alle spalle.*

*Ho avuto l'onore di incontrarlo in alcune occasioni a Palazzo San Giorgio a Caricamento o presso l'Istituto Nautico di Genova, nella sua attuale sede portuale fra la Darsena e Ponte Parodi, in occasione di alcune manifestazioni ivi comprese una mia conferenza e la presentazione di alcuni libri di argomento marittimo nell'ambito delle mie attività svolte all'interno dell'Associazione "A Compagna".*

*Lo conoscevo già da prima, avendo letto a suo tempo il bellissimo libro autobiografico "Navigando su mari lontani" da cui emergeva la figura di un grande professionista e di un uomo altrettanto grande e sensibile, dedito alla propria attività ed alla famiglia, considerate entrambe le componenti più importanti della sua vita. Lo si leggeva nei suoi scritti e nel suo sguardo, che era quello di un uomo buono, onesto, libero e disponibile, sempre pronto a condividere le esperienze di vita e di lavoro e mettere a disposizione degli altri il proprio sapere.*

*Mi è già capitato di ricordare su queste pagine altri Comandanti, grandi come lui, che purtroppo ci hanno lasciato: la ruota del tempo gira inesorabile ed ora anche il Comandante Baffo sarà di nuovo in plancia di comando, in quelli che come ormai sapete chiamo i "Campi Elisi degli Oceani del Mondo", a dirigere la sua traversata più lunga che ci auguriamo sia anche felice. Lo sappiamo in buona compagnia e noi che restiamo, parlo della mia generazione, ci sentiamo solo pallide fotocopie di tali Comandanti: abbiamo però avuto la fortuna di averli conosciuti e, in tanti casi, di averli avuti come maestri. Non solo professionalmente parlando ma anche di vita.*

*Aldo Baffo è stato uno di questi. (FP)*

## “ ARMATORI PUBBLICI E PRIVATI DEL GOLFO DI NAPOLI “

Fin dall'epoca romana abbiamo traccia di intensi traffici commerciali di cui restano vestigia nei tanti ritrovamenti di archeologia marina sui bassi fondali della zona.

Tracciando una panoramica della Storia della Marineria Passeggeri Italiana non possiamo tralasciare i collegamenti attivi da sempre nel Golfo di Napoli e aree geografiche limitrofe quali Costiera Amalfitana e Isole Pontine.

Essi affondano le radici nella notte dei tempi: fin dall'epoca romana abbiamo traccia di intensi traffici commerciali di cui restano vestigia nei tanti ritrovamenti di archeologia marina sui bassi fondali della zona. Si tratta per lo più di mezzi navali per il trasporto di merci e persone fra le località più popolate della costa e le isole vicine ma non manca una chiara attività di diporto che interessava le varie grandi ville disseminate lungo il litorale da Posillipo a Baia a Capo Miseno a Capri e via dicendo dove il patriziato romano amava trascorrere lunghi periodi di svago soprattutto dai tempi dell'imperatore Tiberio in poi.

Queste iniziative, benché spesso sporadiche, isolate e non coordinate fra loro, proseguirono per tutto il Medioevo fino all'Epoca Moderna ma dobbiamo arrivare al Regno Borbonico per avere tracce ufficiali attendibili di una vera e propria attività commerciale che dalla prima metà dell'Ottocento in poi avrà la precipua caratteristica di coinvolgere sia l'armamento pubblico che quello privato.

Sarebbe impossibile condensarne in poche pagine la plurisecolare attività o seguirne nel dettaglio tutta l'evoluzione che ha visto nei decenni frequenti avvicendamenti d'impresa, fusione e formazione di consorzi vari cui poi ne sono subentrati altri: cercheremo comunque di ricostruirne la storia perché se è vero che tali servizi esulano dai grandi collegamenti internazionali che abbiamo in gran parte già ricordato in questa rassegna, è pur vero che hanno rivestito da sempre una fondamentale importanza nell'ambito dei trasporti marittimi della Campania costituendo un imprescindibile aspetto della vita economica e sociale di tante collettività urbane ed insulari grandi e piccole, senza contare che spesso, proprio dalle compagnie armatoriali che vi si sono dedicate, si sono sviluppati alcuni fra i più importanti consorzi marittimi del nostro Paese.

## IL PRIMO BATTELLO A VAPORE

Fra i battelli impegnati regolarmente su queste rotte abbiamo nei primi decenni del XIX Secolo il "Real Ferdinando", il "Maria Luigia", il "Francesco I", il "Vesuvio" e il "Nettuno", piccoli piroscafi in legno a propulsione mista vela-vapore, alcuni azionati ad elica e altri a ruota di proprietà della "Amministrazione dei Pacchetti a Vapore Napoletani". In effetti più che di linee regolari si trattava all'inizio di gite di piacere denominate "viaggi di amenità" che prevedevano escursioni in giornata comprendenti di solito anche un lauto pranzo a bordo a base di maccheroni, due piatti principali, frutta e dolci vari. Per trovare la prima nave a vapore impiegata in servizio di linea regolare nel Golfo di Napoli dobbiamo arrivare al 1838 quando, a cura della "Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie", venne costruito a Castellammare di Stabia il

battello a vapore a ruote “Furia” stazzante 141 tonnellate che nel giugno del 1839 iniziò un servizio di cabotaggio plurisettimanale da Napoli per Castellammare e Sorrento esteso il giovedì e la domenica a Procida e Ischia-Casamicciola. Fra il 1840 ed il '50 venne affiancato dai similari “Golfo di Napoli”, “Flavio Gioia” poi “Tevere” e “San Venefrede” poi “Sebeto” ed i collegamenti furono ampliati comprendendo, oltre alle isole del Golfo, anche Ponza, Ventotene, Gaeta ed Anzio da cui era previsto un servizio rapido di diligenze alla volta di Roma in coincidenza con l'arrivo della nave grazie al quale, come recitavano gli avvisi pubblicati allora sull'“Osservatore di Napoli”, dalla capitale del Regno Borbonico si poteva raggiungere quella dello Stato Pontificio... in “sole” 18 ore!

Alle iniziative statali dei Borboni fecero seguito quelle dei privati, fra i quali ricordiamo per primi il dirigente delle dogane portuali partenopee Carlo Garavini e l'inglese naturalizzato napoletano Giacomo Close. A questi seguiranno a ruota Giuseppe Cianelli, Letterio Ricciardi e gli antenati di quelli che diventeranno armatori famosi in epoche più recenti quali Gioacchino Lauro e Aniello Aponte di Sorrento.

Al momento dell'unificazione nazionale i battelli principali impegnati in questi servizi erano l'“Antelope”, il “Partenope”, l'“Ischia”, il “Cometa”, il “Generoso” ed un secondo “Golfo di Napoli” dopo che il primo era naufragato sulle scogliere ischitane il 14 aprile 1855.

### Florio, Rubattino, Peirce, Piaggio, Reggio, Accame

I decenni successivi vedranno a livello nazionale l'ascesa e l'affermazione dei principali consorzi marittimi che faranno la storia della nostra Marineria Passeggeri: per citarne solo

alcuni, nomi importanti quali Vincenzo Florio a Palermo, Raffaele Rubattino a Genova, e poi i fratelli Guglielmo e Giorgio Peirce a Messina, di nuovo i liguri Piaggio, Raggio e Accame, per non parlare dei Cosulich triestini che però saranno a tutti gli effetti “italiani” solo dal 1918 in poi e di tutti gli altri che abbiamo già avuto modo di rievocare ivi compreso il primo nucleo dei tanti piccoli e grandi armatori ischitani e procidani che svilupperanno in pochi anni nuove flottiglie dedite per lo più al traffico mercantile nel Mediterraneo, fra i quali ricordiamo solo per citarne alcuni i Muro, i Romeo, i Coppola, gli Attanasio, gli Scotto e i Mancino. In tale panoramica non resteranno indietro le linee locali, da quelle oggetto di questo capitolo a quelle gravitanti sull’ Arcipelago Toscano, sulle linee locali sarde, nei collegamenti con le isole minori della Sicilia, in Alto, Medio e Basso Adriatico.

Nel Golfo di Napoli avremo un incremento intenso anche se all’inizio piuttosto disordinato, in cui giocherà un grande ruolo fin dalla seconda metà dell’Ottocento lo sviluppo turistico che coinvolgerà tante delle località interessate da questi collegamenti, “in primis” le isole di Capri, Ischia e la costiera da Sorrento ad Amalfi e Positano.

Oltre a ciò e non meno importante, il crescente traffico di commercianti e lavoratori pendolari che usufruivano di collegamenti sempre più affidabili, regolari e puntuali e lo smistamento delle merci che vedeva la distribuzione via nave di generi alimentari e di prima necessità oltreché un florido commercio di prodotti dell’artigianato locale non solo da e per le isole ma anche fra i tanti centri costieri interessati dagli approdi dei navigli impiegati, in epoche in cui i collegamenti terrestri erano ancora piuttosto deficitari.

Col Novecento sarà particolarmente sentita l’esigenza di disciplinare e razionalizzare tali traffici.

## La società Partenopea Anonima di Navigazione

Da parte dello Stato si avrà dopo la Prima Guerra Mondiale la costituzione di una “Società Partenopea Anonima di Navigazione” meglio conosciuta col suo acronimo “SPAN” che, fra la fine degli Anni Venti e l’inizio del decennio successivo, si imporrà come primo operatore locale e tale resterà in pratica fino alla sua liquidazione avvenuta come vedremo nel 1975. Grazie alle sovvenzioni governative, la “SPAN” immetterà in servizio tutta una flotta di efficienti navi passeggeri che, seppur di piccole dimensioni, costituiranno un salto di qualità rispetto ai vaporette ed ai barconi precedenti e consentiranno di coprire praticamente tutte le rotte disponibili operando in piena concorrenza con un armamento privato che, come potremo constatare, sarà sempre presente, dinamico e agguerrito.

Fra le unità d’anteguerra annoverate dalla “SPAN” ricordiamo la “Sorrento”, le sue gemelle “Equa”, “Meta”, “Epomeo”, costruite presso i cantieri Tosi di Taranto, stazzanti fra le 200 e le 300 tonnellate e la più grande “Capri” di 600 tonnellate. Assieme alla “Santa Lucia” del 1912, di 450 t.s.l. e già della “Compagnia Napoletana di Navigazione a Vapore”, esse diventeranno popolarissime e saranno fra le preferite della clientela, attirando coi loro eleganti scafi bianchi e le belle ciminiere bordate di rosso e giallo-oro i tanti turisti spesso sbarcati dal “Rex” o dal “Conte di Savoia” e diretti a Ischia per le cure termali o in vacanza a Capri, già da allora una delle mete esclusive del bel mondo internazionale.

## La Fiumana di Navigazione

Escluse l' "Epomeo", affondato nel luglio del '44 dai tedeschi in ritirata per ostruire l'accesso al porto di Livorno, l' "Equa" speronata per errore da un sommergibile dell'Asse al largo di La Spezia il 10 giugno 1944 e la "Santa Lucia" colata a picco il 24 luglio 1943 da aerosiluranti britannici al largo di Ventotene con pesante perdita di vite umane, le altre sopravvivranno al secondo conflitto mondiale e le ritroveremo operative per tutti gli Anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, opportunamente rimodernate e affiancate da altre unità fra cui la "Abbazia" poi "Città di Abbazia" di 390 tonnellate e la "Lussino", entrambe della capienza di 400 passeggeri circa, provenienti da quella "Fiumana di Navigazione" che abbiamo a suo tempo ricordato in un recente numero di queste "NOTIZIE". Tali unità, come alcune altre minori di medesima provenienza, verranno riarmate dalla "SPAN" tramite la consociata "Armanavi" usufruendo degli stessi equipaggi dalmato-giuliani che si trasferiranno con le proprie famiglie e ricostituiranno in terra partenopea una loro vera e propria comunità felicemente integrata e dove queste due navi, gestite da mitici comandanti quali Romano Petrani, Vittorio Filbier e altri già nei ranghi della "Fiumana", costituiranno per così dire il "trait-d'union" ideale con un passato che non si voleva dimenticare. Proprio sulla "Città di Abbazia" si celebrerà nel 1950 il venticinquesimo anniversario della costituzione della "SPAN" e a bordo di essa la comunità fiumana e dalmata di Napoli si riunirà per tanti anni il 15 giugno, in occasione della ricorrenza di San Vito, patrono comune di Fiume e di Forio d'Ischia. Questo almeno fino a quando, nel 1975, la nave passerà all'armamento libero per navigare ancora entro il 1991 e finire demolita dopo un lungo disarmo nel 1999.

Sempre nel secondo dopoguerra avremo l'immissione o la reintroduzione in linea di un nuovo "Equa" (ex "Regina Elena"), di "Mergellina" (già "Principessa di Piemonte"), di "Averno" (ex "San Vito") e "Nesazio" ribattezzato "Fusaro" nel 1955.

A metà degli Anni Cinquanta la "SPAN" darà avvio ad un rinnovamento della flotta che porterà alla costruzione di quelle che a detta di molti saranno dal punto di vista estetico le navi più belle mai viste fino ad allora in servizio nel Golfo di Napoli e dintorni. Fra il maggio ed il luglio del 1956 avremo nell'ordine "Isola di Procida", "Tragara", "Isola di Ponza" e "Partenope", tutte costruite a Castellammare di Stabia, stazzanti circa 650 tonnellate e lunghe una sessantina di metri. Azionate da due motori diesel della potenza complessiva di 3600 HP forniti dalla "FIAT-Grandi Motori" che consentivano di mantenere una velocità di crociera di 17 nodi, erano suddivise su quattro ponti e richiamavano aggiornandole le precedenti "Città di Abbazia" e "Laurana". Nel complesso si presentavano con uno scafo molto marino con sovrastrutture filanti e aerodinamiche: ispirate nelle linee esterne ai più grandi transatlantici che uscivano dai cantieri nazionali in quelli stessi anni, ne riprendevano alcune indovinate soluzioni dal punto di vista pratico e stilistico come il felice "design" del fumaiolo a sezione ellittica a centro-nave, mediato da altre realizzazioni ma pur sempre originale, raggruppato all'unico albero e raccordato armoniosamente alla timoniera del sottostante ponte di comando. Elegante pure il fronte arrotondato delle sovrastrutture, digradanti verso poppa e sviluppate su due ampi terrazzamenti equipaggiati con numerosi sedili particolarmente apprezzati nelle brevi traversate all'aria

aperta dai 450 e più passeggeri che queste unità potevano trasportare e che avevano a disposizione anche due ampie sale soggiorno dall'arredamento razionale ma piuttosto ricercato ed un bar-caffetteria, tutti locali opportunamente finestrati tramite vetrate panoramiche da cui era gradevole la vista esterna durante la navigazione. Queste navi necessitavano di un equipaggio composto da 24 persone e grazie al loro apporto i passeggeri trasportati dalla "SPAN" superarono nel 1958 il milione di unità facendo sì che nel 1965 la compagnia immettesse in servizio una loro quasi-gemella leggermente più grande dalle linee più squadrate e forse meno elegante, la "Falerno" di 743 tonnellate, costruita presso i Cantieri Pellegrino di Napoli e concepita appositamente per i collegamenti verso l'Arcipelago Pontino.

Nella seconda metà degli Anni Sessanta si cominciò a radiare il naviglio più vecchio e dotare quello in servizio di rampe di accesso per il trasporto di alcune automobili.

Nel frattempo vennero acquistate sul mercato dell'usato alcune unità dotate di ampio garage. Saranno nell'ordine l'"Epomeo Primo" di più di 500 tonnellate di stazza, un nuovo "Equa" ex-svedese "Oland" di 630 tonnellate cui seguiranno "Città di Meta" stazzante 700 tonnellate ed il più grande "Ischia" di 1412 tonnellate, ambedue di provenienza britannica. Relativamente a quest'ultima, si trattava della famosa "Royal Sovereign" della "General Steam Navigation Co.", varata a Dumbarton nel 1948 e popolarissima per le sue escursioni giornaliere dai Docks di Londra fino a Ramsgate oltre le foci del Tamigi. Trasformate presso i Cantieri Cassaro di Messina, queste nuove unità affiancheranno le precedenti e saranno periodicamente noleggate ad altri consorzi locali operanti nell'Arcipelago Toscano, sulle linee locali sarde o in Sicilia nei collegamenti con le Isole Eolie, Pelagie ed Egadi.

## Il ruolo della Tirrenia

Con la legge nr. 169 del 19 maggio 1975 si provvede a livello nazionale ad un nuovo riassetto dei servizi locali sovvenzionati dallo Stato: alla “Tirrenia” verrà attribuito il 51% della compartecipazione societaria nei nuovi organismi che nasceranno fra Toscana, Sardegna, Sicilia e Campania. Il successivo 5 novembre vedrà quindi la luce una nuova compagnia, opportunamente battezzata “CA.RE.MAR-Campania Regionale Marittima S.p.A.” concepita per l’esercizio delle linee con le Isole Partenopee e Pontine. Dalla “SPAN”, controllata ormai da alcuni anni dal gruppo Lauro, confluiranno nel nuovo organismo i traghetti “Capri”, “Equa”, “Città di Meta”, “Epomeo Primo”, le motonavi convenzionali “Falerno” e “Mergellina” nonché le quattro gemelle “Isola di Ponza”, “Isola di Procida”, “Partenope” e “Tragara”.

Tali unità verranno presto affiancate da sette nuovi traghetti commissionati ai Cantieri Navali Luigi Orlando di Livorno ed entrati in servizio fra 1979 e 1981 coi nomi mitologici di “Sibilla”, “Quirino”, “Naiade”, “Adeona”, “Driade”, “Fauno” e “Vesta” ed un ottavo leggermente più grande giunto dopo alcuni anni, il “Tetide”.

Dalla linea compatta accentuata da murate molto alte rispetto alle sovrastrutture, lunghi 71 metri e larghi 14, stazzavano poco meno di 1000 tonnellate ed erano azionati da due motori diesel a 4 tempi della capacità complessiva di più di 5000 CA. Viaggiavano ad una velocità di 18 nodi e potevano trasportare circa 700 passeggeri che avevano a disposizione due ampie sale di soggiorno fornite di comode poltrone reclinabili, di un bar con annessa sala ristorante-self service e di ampi spazi all’aperto. Il grande garage di bordo poteva ospitare una

sessantina di auto oppure un certo numero di camions o pullman turistici. Progressivamente immesse sulle linee sociali della compagnia, permetteranno la successiva alienazione del naviglio precedente, in parte ceduto a privati o, per le unità più anziane della flotta, avviato alla demolizione.

La “CAREMAR” si doterà anche di un certo numero di aliscafi, tradizionalmente appannaggio dell’armamento privato: i primi saranno, in servizio dal novembre 1977, l’ “Albireo”, l’ “Algol” e l’ “Alioth”, tutti provenienti dal Cantiere Navale Navaltecnica di Messina e costruiti su licenza Rodriquez. Con una stazza che si aggirava sulle 160 t.s.l. ed una capienza di più di 200 passeggeri, verranno impiegati prevalentemente sulla linea Napoli Mergellina-Capri riducendo di circa la metà il tempo di percorrenza.

Negli anni si vedrà l’ingresso in servizio di nuove unità e nel contempo la cessione a terzi di altrettante. Anche la gestione societaria subirà un certo numero di passaggi: dalla “Tirrenia” passerà nel 2009 alla Regione Campania mentre ulteriori cambiamenti porteranno la compagnia a fare parte nel 2012 del gruppo “SNAV” (armatori principali D’Abundo e Aponte) all’interno del quale opera tutt’oggi.

L’era  
dei  
traghetti  
veloci

Attualm  
ente la



sua flotta è composta dai due traghetti veloci “Isola di Procida” e “Isola di Capri” della classe “Aquastrada” lunghi 70 metri, stazzanti 1900 tonnellate, costruiti fra 1998 e 1999, capaci di trasportare 520 passeggeri e circa 60 autoveicoli alla velocità di ben 32 nodi; i traghetti convenzionali “Fauno”, “Naiade”, “Driade” e “Adeona” che abbiamo già citato; il monocarena “Isola di San Pietro” del 1993, di quasi 400 tonnellate, lungo 37 metri, velocità 30 nodi e capacità di circa 350 passeggeri; il grande catamarano “Achernar” sempre del 1993, stazzante più di 600 tonnellate, della lunghezza di 36 metri e anch’esso con portata massima di 350 passeggeri alla medesima velocità del precedente; infine i due aliscafi, battezzati questa volta con nomi ispirati dall’astronomia, “Aldebaran” e “Shaula” di 233 tonnellate, costruiti fra 1987 e 1989, lunghi 32 metri con una capienza di 210 persone e velocità di 35 nodi.

Cedute come vedremo in seguito nel 2013 alla neocostituita “Laziomar” le linee per l’Arcipelago Pontino, la “CAREMAR” prosegue oggi la propria attività assicurando corse pluri giornaliere da Napoli e i principali approdi della costa verso le isole del Golfo, sia coi traghetti convenzionali che coi mezzi veloci che abbiamo appena ricordato: i tempi sono ovviamente cambiati ma idealmente le sue moderne unità ripercorrono le rotte percorse per tanti anni dalle motonavi della “SPAN” e ne perpetuano il ricordo che, per quanto mi riguarda, è legato a piacevoli traversate nella mia infanzia verso Capri, Ischia e Procida a bordo della “Tragara” o della “Partenope” nell’ambito dei vari soggiorni presso gli zii ed i cugini residenti a Napoli e a Procida e, in tempi più recenti, ad analoghi trasferimenti verso le stesse destinazioni usufruendo dei passaggi assicurati da “Adeona”, “Sibilla” e “Driade”.

Passando all’armamento privato, dopo i primi tentativi del Secolo XIX, nei primi decenni del XX esso si sviluppò

essenzialmente su due direttrici: l'una che, prima del completamento della Ferrovia Circumvesuviana e ancora in assenza di un sistema viario soddisfacente, collegava Napoli con le località della Penisola Sorrentino e della Costiera Amalfitana fino a Majori, Vietri e Salerno e l'altra verso Capri, Procida e Ischia.

Una delle prime iniziative importanti fu quella di Aniello Aponte di Sant'Angelo di Sorrento, che a partire dal 1921 armò le motobarche "Aponte", "Cavallo Marino" e "Sant'Agnello" tutte di circa 30 tonnellate cui seguiranno presto le più grandi "Rondine", "S. Antonino", "Aquila", "Sparviero", "Italia" e "Santa Maria" comprese fra le 40 e le 120 tonnellate, immesse in servizio fra Napoli, Meta, Sorrento, Vico Equense e Castellammare di Stabia.

Sull'esempio della famiglia Aponte e di alcuni imprenditori locali fra cui il napoletano Benedetto Maglione e altri contemporanei, si muoveranno a ruota fin dal 1923 i fratelli Luigi e Raffaele Savarese di Vico Equense, Antonio Savarese successore di Raffaele e Natale Giuffrè in società con Michele Lauro. Unitamente al sorrentino Carlo Ferola ed in aperta concorrenza con quanto realizzato dagli Aponte, questi piccoli armatori immetteranno in servizio nel giro di un decennio tutta una flottiglia di vaporette e motobarche atte a coprire le esigenze del traffico costiero fra le quali ricordiamo le più grandi, dalla motonave "Linda" di quasi 200 t.s.l., alla "Città di Sorrento", la "Costanzo Express" ex-dragamine tedesco e la maggiore di tutte, la "San Costanzo" di quasi 1000 tonnellate, costruita a Torre del Greco nel 1938.

Unico servizio regolare per Capri, oltre a quelli sovvenzionati gestiti come abbiamo visto dalla "SPAN", sarà per vari anni quello della "Società di Navigazione Capri Espresso" costituita a Napoli nel 1926 e proprietaria dei piccoli piroscafi da 50 t.s.l.

“Capri”, “Tiberio” e “Strale”, quest’ultimo già yacht privato “Mercedes” del 1908.

Sulla direttrice per Procida e Ischia a partire dal 1921 avremo operativo Antonio Maresca con alcune piccole motobarche e la motonave “Ebe” di 82 tonnellate, derivata della trasformazione di un “Mas” della Regia Marina. Seguì poi la “Cooperativa Marinara” rilevata nel 1927 da Maurizio Scotto di Santolo che fece costruire a Torre del Greco la motonave “Libera” di 129 t.s.l. per il servizio diretto Napoli-Ischia Porto-Casamicciola. Infine nel 1935 tre armatori ischitani, Nicola Monti, Franco Sirabella e Benedetto Cuomo si consorziarono e, dopo avere acquistato alcune vecchie motobarche, le sostituirono presto con la nuovissima motonave a due eliche “Littoria” (nel dopoguerra “Vittoria” e infine “Generale Orsini”) di 135 tonnellate costruita a Napoli presso il Cantiere Navale Pellegrino.

Malgrado requisizioni e perdite, la guerra risparmiò la maggior parte delle piccole unità precedentemente in servizio, cosicché fra 1946 e ’47 erano 17 le navi di nuovo disponibili che però si rivelarono ben presto insufficienti o comunque obsolete. Venne pertanto avviato un programma di rinnovamento della flotta favorito da apposite leggi governative e sgravi fiscali previsti per eventuali nuove costruzioni. Vedremo quindi di nuovo gli Aponte, i Savarese ed i Giuffrè coi Cuomo, i Sirabella e i Monti impegnati fino alla prima metà degli Anni Cinquanta in un intenso programma di rinnovamento e potenziamento delle rispettive flotte che porterà alla progressiva immissione in servizio di nuove unità, in parte costruite nei cantieri locali oppure acquistate sul mercato dell’usato, soprattutto germanico e scandinavo. Fra di esse la “Santa Teresa”, ex-tedesca “Emden” del 1930 di quasi 500 tonnellate, in servizio per Capri dal giugno 1952, la motonave “Pompei” già francese “Galles” di 308 t.s.l. e la

**“Jan Molsen” di 1200 tonnellate, proveniente dalla “HADAG” di Amburgo e ribattezzata “Isola di Capri”, dalla caratteristica silhouette delle navi da cabotaggio costiero tedesche, con sovrastrutture molto sviluppate orizzontalmente, ampi finestrone panoramici distribuiti su due ponti e popolare sulle linee del Golfo fino a tutti gli Anni Sessanta.**

**Nel frattempo nuovi armatori tentavano di inserirsi in un traffico che, a causa del notevole incremento del flusso turistico verso le località da esso toccato, si faceva sempre più intenso e foriero di nuovi e sicuri profitti. Verso la fine degli Anni Cinquanta avremo Antonio Massimino e Giovanni Marino entrambi di Procida e poi Vincenzo Ambrosino: di questi ricordiamo le motonavi “Stella del Golfo”, la “Margherita Marino” e la “Salvatore Marino”, mentre è del 1957 l’esordio in campo armatoriale dell’editore Angelo Rizzoli che istituì un collegamento diretto fra Napoli e il suo stabilimento termale di Lacco Ameno d’Ischia adibendovi la “Regina Isabella” affiancata nel 1959 dalla “Regina Isabella Seconda”, entrambe di circa 300 tonnellate e frutto della trasformazione di due grandi pescherecci d’altura che erano stati in origine dragamine della Marina Militare Statunitense. La grande competizione nelle acque partenopee spinse poi i vari piccoli armatori a riorganizzare continuamente i propri servizi e spesso a consorziarsi fra loro: esempio di ciò la costituzione nella seconda metà degli Anni Cinquanta della “Navigazione Libera del Golfo”, tutt’oggi attivissima sia nel Golfo di Napoli che nei collegamenti con le Isole Tremiti con una moderna flotta di dodici natanti fra catamarani e monocarena. Voluta dai fratelli Aponte con la partecipazione di Antonio Savarese, alla fine del 1956 vedrà la consegna della nuova motonave “Santa Lucia Luntana” di 440 tonnellate, costruita nel Cantiere Pellegrino e ispirata nelle linee esteriori alle più grandi “Tragara” e**

consorelle della “SPAN”. Ad essa seguiranno varie unità, dalla “Santa Maria del Mare” alla “Santa Rita” fino a due nostre vecchie conoscenze, la gloriosa “Pola” di 451 t.s.l., costruita a Trieste nel 1941 per la Società “Istria” che navigherà in acque partenopee fino al 1996 e la “Elba Ferry” di 382 tonnellate che altri non era se non la famosa “Luigi Rizzo” già della “Navisarma” sulle rotte locali siciliane e poi in forza alla “Navigazione Toscana”, noleggiata nel 1966 per il servizio rapido fra Pozzuoli e Casamicciola ma destinata a naufragare il 28 marzo 1978 al largo di Capo Carbonara mentre stava trasferendosi sotto noleggio alla “Tirrenia” per prestare servizio lungo le linee locali sarde dopo quasi cinquant’anni di onorata carriera sui mari e mille peripezie!

In aperta concorrenza a quelli appena citati, altri armatori sorrentini fra cui Natale Giuffrè e Carlo Ferola costituiranno nel 1968 il “GRU.SO.N.-Gruppo Sorrentino di Navigazione” che nel 1969 acquisterà la motonave tedesca “Niedersachsen” già “Preussen” del 1939 ribattezzandola “Monte Solaro”, in servizio fra Sorrento e Capri negli anni a venire.

### Capri e la penisola sorrentina grandi favorite

Con la creazione della “CAREMAR” parecchie unità della disciolta “SPAN” vennero cedute ai privati: fra queste ricordiamo ancora una volta la “Città di Abbazia” acquistata dagli Aponte e la “Città di Sorrento” passata al “Gruppo Sorrentino di Navigazione”. Nel frattempo sia i Giuffrè che gli Aponte incrementarono le loro flotte ricorrendo di nuovo al mercato dell’usato: i primi acquisteranno in Inghilterra le

motonavi di quasi 400 tonnellate di stazza “Ala” (ex “Maid of Skelmorlie” del 1953) e “Capri Express” (ex “Maid of Cumbrae” sempre del ’53) ed i secondi la jugoslava “Novi Sad” del 1955 di 455 t.s.l., già passata attraverso la “NAVITUR-Navigazione Turistica Riminese” e ribattezzata “Patrizia”, elegante vaporetto dalle linee molto avviate.

Queste ultime unità coprivano essenzialmente le linee che gravitavano su Capri e la Penisola Sorrentina: verso Ischia e Procida avremo operanti fin dai primi Anni Sessanta nuovi armatori ischitani e procidani nelle figure di Maurizio Scotto, di Antonio Colandrea, Franco Sirabella, Salvatore Calise e poi Antonio Russo, Franco Buono e Antonio Massimino che immetteranno in servizio vari battelli ricavati per lo più da mezzi militari ormai in disuso e opportunamente riadattati quali l’ “Isola Verde”, il “Città di Ischia” più volte rimodernato e l’ “Adria Terzo” proveniente dalla “Navigazione Alto Adriatico” di Trieste, tutti compresi fra le 200 e le 400 tonnellate.

Avremo poi Vincenzo Ambrosino, Luigi Parascandolo e i fratelli Gennaro e Domenico Ievoli di Napoli mentre i sempre attivi Monti e Giuffrè incrementeranno le rispettive flotte col “Città di Pozzuoli” di circa 500 tonnellate e l’ analogo “Ferry Capri”.

Fra 1967 e ’68 gli armatori ischitani si riuniranno in un “pool” per gestire in comune i servizi di traghetto fra Napoli, Pozzuoli, Procida e Ischia onde disciplinarne orari e cadenze per evitare, fra le altre cose, l’eccessivo affollamento sulle relative banchine e la sovrapposizione di corse e servizi analoghi fra loro.

Risale a quel periodo l’ascesa e la successiva affermazione di Agostino Lauro (1917-1989), attivo fin dal 1944 con la motobarca “Freccia del Golfo” e autore nel secondo dopoguerra di una avventurosa traversata oceanica per

portare in Italia un dragamine della “US Navy” che, opportunamente riadattato, costituirà il primo nucleo di quella che diventerà una grande flotta. Nel giro di pochi anni Lauro acquisterà il naviglio di proprietà Rizzoli, formerà nel 1964 la “Libera Navigazione Lauro s.a.s.” noleggiando per la linea celere Ischia-Capri-Napoli le due motonavi gemelle “Campania Prima” e “Campania Seconda” di più di 400 tonnellate costruite in Jugoslavia nel 1955 di proprietà dell’armatore salernitano Giulio Scarano e diverrà in breve tempo proprietario di un gran numero di unità quasi tutte acquistate di seconda mano e sapientemente ristrutturata fra le quali ricordiamo fra le maggiori la “Anna Maria Lauro” di quasi 900 tonnellate, frutto felice del riammodernamento di un vecchio piroscafo tedesco del 1913 e già presente come “Isola del Sole” nei collegamenti con Ponza e Ventotene, la “Agostino Lauro” ex-danese “Isefjord” di 625 t.s.l. costruito ad Aalborg nel 1935 e la “Salvatore Lauro”, ex-dragamine della marina germanica varato nel 1944, stazzante poco meno di 800 tonnellate che verrà ricostruito totalmente col risultato di farne una nave praticamente nuova dalle linee molto aerodinamiche e moderne, la più grande che attraccherà alle banchine di Ischia per vari anni. Tutte e tre le unità potevano trasportare circa 800 passeggeri e oltre cinquanta automezzi: rimotorizzate con nuovi diesel della potenza di più di 2000 CA, raggiungevano una velocità di circa 18 nodi consentendo in tal modo di ridurre la durata del tragitto Napoli-Ischia Porto a poco più di un’ora. A queste seguiranno, oltre ad alcune minori quali “Celestina Lauro” e “Rosita Lauro”, la “Lauro Express” già “Haugesund” norvegese di quasi 500 tonnellate acquistata nel 1973, la “Ischia Express” del 1936 ex-danese “Freia IV” di circa 1000 t.s.l. e poi, nel dicembre del 1980, la prima nave nuova della compagnia, la “Angelina Lauro” di 760 tonnellate (da non confondersi con l’omonimo grande

transatlantico di proprietà della “Flotta Lauro” andato perduto per incendio a St.Thomas nelle Isole Vergini l’anno precedente), varata a Pietra Ligure presso i “Nuovi Cantieri Navali Liguri” del gruppo Rodriguez e completata presso i cantieri “I.N.M.A.” di La Spezia. Si trattava di una modernissima unità lunga 70 metri della capacità di 650 passeggeri e 50 autoveicoli, dall’estetica compatta tipica dei traghetti dell’epoca con due fumaioli appaiati a poppavia, ampia terrazza panoramica, caffetteria self-service e ariosa sala di soggiorno dotata di ampi spazi per il relax e il riposo durante la navigazione: la nave diverrà in breve una delle preferite della clientela ed è popolare ancora oggi nei ranghi di un’altra società che si affermerà più o meno nello stesso periodo, la “MedMar” della famiglia D’Abundo e soci.

Nata nel 1969 per il trasporto di passeggeri e veicoli nel Golfo di Napoli, nel corso degli anni la troveremo attiva anche in acque più lontane quali Corsica, Sardegna, Tunisia, Malta, Isole Eolie e Pontine ed è oggi una delle principali compagnie locali della Campania con un traffico che si aggira intorno ai due milioni di passeggeri e 500.000 veicoli trasportati annualmente tramite capillari collegamenti giornalieri fra Napoli, Pozzuoli, Procida, Ischia Porto e Casamicciola Terme. Del gruppo fa parte anche la “Pozzuoli Ferries” e nel corso degli anni la società ha armato varie unità fra le quali ricordiamo la già citata “Agostino Lauro” acquistata nel 2002, la “Donatella D’Abundo” di più di 7000 tonnellate, della capienza di circa 1000 passeggeri, in origine “Canguro Cabo San Sebastian” popolare a suo tempo anche a Genova sulla linea per Barcellona e Palma di Majorca e altri traghetti stazzanti fra le 2000 e le 4000 tonnellate fra cui annoveriamo la “Giuseppe D’Abundo”, la “Emanuele D’Abundo Primo”, la “Giulia D’Abundo” e la “Lora D’Abundo” tutt’oggi operante per la “Toremar” come “Rio Marina Bella” fra Piombino, Rio

**Marina e Portoferraio sull'Isola d'Elba. Attualmente la "Medmar" opera con nove unità fra cui la "MedMar Giulia", un ex-traghetto danese del 1971 stazzante più di 5000 tonnellate e la "Rosa d'Abundo" che sarebbe la ex "Angelina Lauro" testé citata.**

## **IL PRIMO VIAGGIO DI UN ALISCAFO**



**Non  
possiamo**

**tralasciare l'importante apporto dato dai mezzi veloci in questo settore di traffico: al 13 luglio 1956 risale il primo**

viaggio di un aliscafo, effettuato dal “Freccia del Sole” di Carlo Rodriguez in soli 28 minuti sulla tratta Napoli Mergellina-Ischia Porto. L’esperienza ebbe successo tanto che nel 1960 avremo già un discreto numero di mezzi operanti grazie alla costituzione della “S.p.A. Aliscafi” divenuta in seguito “Aliscafi S.N.A.V.-Società Navigazione Alta Velocità” dei Rodriguez, passata poi al gruppo Aponte e armatrice fra gli altri dei battelli storici “Freccia del Vesuvio”, “Freccia di Mergellina”, “Freccia di Procida” e “Freccia di Posillipo” solo per citarne alcuni. Ad essa farà seguito la concorrente “AliLauro” costituita nel 1968 dall’onnipresente Agostino Lauro che nel 1972 si consorzierà con gli armatori Onorato della “NAV.AR.MA.” oggi “Moby Lines” immettendo in linea tutta una serie di natanti compresi fra le 130 e le 200 tonnellate della capienza di 250-300 passeggeri non solo provenienti dai cantieri Rodriguez quali l’ “Ali Capri”, l’ “Ali Napoli”, l’ “Ali Ischia” e l’ “Ali Jumbo” ma anche di fabbricazione russa, questi ultimi resi assolutamente individuabili grazie alla loro inconfondibile silhouette a metà strada fra unità civili e mezzi militari dai quali comunque derivavano e dotati di una particolare motorizzazione derivata dai carri armati sovietici che col tempo si rivelerà però il loro “tallone d’Achille” data la grande difficoltà di potere reperire eventuali pezzi di ricambio.

Il traffico basato su questo tipo di natanti molto veloci, affiancati in seguito da catamarani e monocarena altrettanto rapidi e forse ancora più versatili, si è affermato e copre oggi tutta una serie di linee che vanno da quelle classiche verso Capri, Ischia, Procida, le Isole Pontine e si spingono nella stagione estiva fino alle Isole Eolie e alle Egadi via Ustica.

Nel dettaglio, oggi la “AliLauro”, guidata da Salvatore Lauro, figlio di Agostino e dai suoi eredi e in società con il Sorrentino Salvatore Di Leva e altri, dispone di un ventina di mezzi fra

aliscafi, monocarena e catamarani della capacità di 200-300 passeggeri e velocità massima 36 nodi fra cui annoveriamo “Angelina Lauro Jet”, “Annamaria Lauro”, “Rosaria Lauro”, “Celestina” (che per un breve periodo ha anche prestato servizio come “nave bus” dal Porto Antico di Genova a Pegli), “Città di Forio”, “Città di Amalfi”, “Città di Sorrento” e consorelle, di costruzione recente e impegnati nelle rotte che da Napoli Mergellina e Molo Beverello portano giornalmente tutto l’anno a Sorrento, Ischia e a Stromboli, Panarea, Salina, Lipari e Vulcano da giugno a settembre. Oltre a questi sono attivi altri collegamenti da Ischia e Castellammare di Stabia per Sorrento e Capri, da Salerno per Amalfi, Positano, Sorrento, Capri, Ischia e da Maiori e Minori per Amalfi e, nel complesso, ogni anno la compagnia trasporta in media cinque milioni di passeggeri e due milioni di autoveicoli dando lavoro a circa mille persone.

### La SNAV e le carene dal color blu e bianco

La “SNAV” invece, passata ultimamente al gruppo Aponte proprietario fra le altre di “MSC Crociere” e di una delle flotte di mega-porta containers più grandi del mondo, è presente localmente con alcuni aliscafi dal caratteristico scafo blu e le sue bianche monocarena fra le quali annoveriamo le grandi “Don Francesco” e “SNAV Orion” che raggiungono i 37 nodi di velocità trasportando 700 passeggeri per passare al “SuperJumbo”, potente aliscafo da 33 nodi e 300 passeggeri popolarissimo da anni sulla rotta estiva per le Eolie e ai vari “Aries”, “Aquila”, “Alcione”, Antares” “Altair”, catamarani da più di 30 nodi. Con queste unità la “SNAV” copre le linee del Golfo e con altre è presente stagionalmente anche nelle Isole Pontine e in Croazia nei collegamenti fra Ancona,

Pescara e Spalato dove ha operato dal 2002 al 2015 col grande catamarano “Croazia Jet” di costruzione australiana (Fremantle, 1996) stazzante 5307 tonnellate, in grado di trasportare 650 passeggeri e più di 150 auto ad una velocità che sfiorava i 40 nodi e passato poi alla venezuelana “Golden Sun” col nome di “Avenir Dos”. Tale unità è stata affiancata dal 2005 al 2016 dall’analogo “Pescara Jet”, utilizzato anche sulla linea veloce Napoli-Palermo. Appartenente alla classe “Seacat” e varato a Hobart in Tasmania nel 1991, era in grado di raggiungere i 38 nodi con una capienza di 450 passeggeri e 85 auto ed opera attualmente come “Golden Blaze” in acque greche.

Per dovere di cronaca, la società si è anche impegnata per alcuni anni nei servizi di cabottaggio per Sicilia e Sardegna con alcuni grandi traghetti acquistati in Nord Europa: il loro impiego esula però dall’argomento di questo capitolo e peraltro oggi tali collegamenti sono gestiti nell’ambito dello stesso consorzio armatoriale Aponte da “GNV-Grandi Navi Veloci” già del Gruppo Grimaldi mentre la “SNAV” è impegnata nell’esclusivo traffico effettuato tramite i mezzi veloci che abbiamo appena esaminato anche se continua ad armare un grande traghetto convenzionale di provenienza scandinava sulle rotte dell’Adriatico.

Riguardo ai servizi fra il Golfo di Napoli e le Isole di Ponza e Ventotene, collegamento “storico” fin dall’epoca borbonica, c’è da aggiungere come esso abbia visti impegnati negli ultimi decenni nuovi armatori quali Giovanni Cafiero di Gaeta, Antonio Coilandrea, Pasquale Parascandolo, Nicola Assenso e Silverio Mazzella col suo piccolo “Maria Maddalena” oltreché Torquato Vecchiarelli di Anzio, già assegnatario del servizio di rifornimento idrico per le Isole Pontine e primo a mettere in servizio nel 1981 un aliscafo di provenienza sovietica, battezzato “Isola di Palmarola” e divenuto in seguito “Vetor

944”. Attualmente, dopo il parziale disimpegno su questo settore di alcune società partenopee, gran parte dei collegamenti sono affidati alla “Laziomar”, società per azioni fondata il 14 febbraio 2011 a Roma con sede operativa a Napoli presso il Molo Angioino che ha rilevato i collegamenti precedentemente gestiti dalla “CAREMAR” per l’Arcipelago Pontino non solo dal capoluogo campano ma anche da Formia, Anzio e Terracina impiegando, fra mezzi di proprietà e noleggiati, un aliscafo, un catamarano, due monocarena e quattro traghetti ro-ro tradizionali fra i quali ritroviamo “Tetide” e “Quirino” precedentemente incontrati nei ranghi “CAREMAR”.



## Hovercraft a Mergellina

### Gli hovercraft

Nell'ambito di questa rievocazione dobbiamo anche ricordare a metà degli Anni Sessanta la breve attività armatoriale della “Società Grandi Magazzini ALCER” che nel 1967 immetterà in servizio due grandi Hovercraft di fabbricazione britannica della capacità di circa 150 passeggeri analoghi a quelli già in servizio fra Calais, Dover, Folkstone e Boulogne sul Canale della Manica. Collegheranno dal Lungomare di Chiaia a Napoli le isole del Golfo e Sorrento annoverando fra i suoi capi-pilota il fuoriclasse comandante Beppe Panada, asso delle regate veliche transatlantiche. Il servizio venne però sospeso dopo un paio d'anni e mai più riproposto per gli alti costi operativi e gli scarsi risultati economici che portarono al fallimento della stessa “ALCER”.

Analogo discorso per la società elicotteristica “Elivie” di proprietà “Alitalia” fin dal 1956 ma passata in gestione alla sua affiliata “ATI-Aero Trasporti Italiani” con base a Napoli, che nel 1968 mise in servizio con la stessa livrea della nostra compagnia di bandiera due grossi “Sikorsky S61N” di fabbricazione statunitense da 26 posti in esercizio da Napoli Stazione Marittima e Aeroporto di Capodichino per Ischia e Capri con corse pluri giornaliera incrementate nei periodi estivi. A tale proposito sul grande piazzale antistante il Molo Beverello venne allestito un vero e proprio eliporto e i voli operavano in coincidenza con gli arrivi degli aerei dalle destinazioni nazionali e internazionali più importanti. All'inizio la risposta del pubblico fu positiva ma anche in questo caso i costi di gestione si rivelarono nel tempo proibitivi portando alla liquidazione della società a fine stagione 1970 ed al conseguente disinteresse da parte di altri eventuali operatori per questo tipo di servizi anche se restano operative nell'area alcune società dedite al trasporto di passeggeri tramite piccoli elicotteri a noleggio.

Oggi i collegamenti nel Golfo di Napoli e zone limitrofe, affidati in generale a compagnie e mezzi navali adeguati ai tempi ed alle esigenze del mercato, sono in continua fase di evoluzione e ammodernamento: interessando un'area geografica ad altissima densità abitativa e di particolare interesse turistico internazionale, svolgono una funzione importante, imprescindibile dal panorama socio-economico campano e non solo. Deficitarie sono forse le strutture di terra presenti nel porto di Napoli che vede nella Stazione Marittima di Cala di Massa, cui fanno oggi capo la maggior parte delle navi impegnate in tali servizi, un terminal non più adeguato alle esigenze di un traffico sempre più intenso che, in un momento storico molto delicato e critico quale è quello che stiamo vivendo, dà comunque lavoro a tantissimi dipendenti, che siano impiegati o altri addetti impegnati nei vari servizi di terra o marittimi imbarcati, tanti dei quali provengono dal prestigioso Istituto Nautico Francesco Caracciolo di Procida. In tale ottica navi, vaporette e aliscafi non devono essere visti solo come méri mezzi di trasporto locale ma considerati strumenti che fanno parte integrante della storia antropologica di tutta una collettività urbana che fin dalla notte dei tempi vive ed opera in una realtà geografica ed umana senz'altro problematica ma indubbiamente ricca di fascino, di tradizioni marinare e di storia, che vive sul mare, col mare e nell'ambito delle cui attività anche i mezzi di trasporto marittimi hanno avuto da sempre una funzione importantissima che non verrà mai meno perchè fa parte del panorama socio-economico e aggiungerei antropico e addirittura genetico non solo di Napoli e delle sue Isole ma della Campania intera. E, di riflesso, di tutta la nostra Nazione.

Da sempre e per sempre.

## FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 2 giugno 2021

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

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

### ECSA ed ETF rinnovano il loro appello congiunto per la tempestiva vaccinazione dei marittimi.

Il 21 aprile 2021, le parti sociali europee riconosciute del settore del trasporto marittimo - ETF ed ECSA - hanno emesso una dichiarazione congiunta sul riconoscimento dei marittimi come lavoratori chiave che ribadisce i loro precedenti appelli per la pronta vaccinazione dei marittimi. La dichiarazione congiunta mira ad assistere gli Stati membri nella salvaguardia della salute e del benessere dei marittimi, anche attraverso l'accesso alla vaccinazione, affinché possano continuare a svolgere il loro lavoro fondamentale.

<https://www.ecsa.eu/news/ecsa-and-etf-renew-their-joint-call-prompt-seafarers-vaccination>

### Verso l'emissione zero entro il 2030

*L'ICS – International Chamber of Shipping, accoglie con favore il lancio della 'Mission for Shipping' di Mission Innovation, annunciata il 2 giugno, che mira a consentire al 5% della flotta d'altura globale di funzionare con combustibili a emissioni zero entro il 2030.*

*(Mission Innovation è un'iniziativa globale per catalizzare azioni e investimenti in ricerca, sviluppo e dimostrazione per rendere l'energia pulita accessibile, attraente e accessibile a tutti in questo decennio. Ciò accelererà i progressi verso gli obiettivi dell'accordo di Parigi e i percorsi verso lo zero netto.*

## Trieste. Shipping industry portofranco, Intervento di Luca Sisto

“Lo shipping ha già avviato la transizione ecologica riducendo le emissioni di Co2 ed anche il tenore di zolfo nei combustibili. Certamente il GNL e tutte le altre tecnologie già installate a bordo delle nostre navi più green, contribuiranno alla transizione, entro il 2050, verso i futuri combustibili a emissioni di CO2 pari a zero, quali ad esempio l'idrogeno - ha affermato Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, nel suo intervento all'evento “Shipping industry: porto franco”, organizzato a Trieste il 9 giugno da SHIPPING 4.0 - Ma attenzione agli slogan: non esistono ancora navi ad idrogeno e le tecnologie per l'utilizzo di questa fonte energetica non sono ancora mature in ambito navale. È necessario programmare con dovizia un adeguato periodo di transizione”.

”La diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico renderà più ancora più stretto il legame tra nave e porto che dovrà prevedere soluzioni per soddisfare una domanda molto più variegata”.

“La sfida non è soltanto tecnologica e può essere vinta a livello di sistema Paese soltanto se si riesce ad avere una visione d'insieme: oggi, nessuna nuova nave per il rifornimento di GNL avrà la convenienza a battere bandiera italiana per via delle limitazioni imposte al Registro internazionale e alla poca concorrenzialità del nostro primo registro rispetto alle bandiere europee”.

“Il porto di Trieste, grazie alla sua storia e alle sue caratteristiche è l'esempio più tangibile per dimostrare che il porto è il miglior punto di osservazione per avere la giusta visione di insieme. Ma un sistema marittimo-portuale e logistico è vincente se oltre al porto anche tutti gli altri elementi della catena sono competitivi compresa la nostra bandiera, le nostre imprese di navigazione e i nostri equipaggi”.

*“Invece, l'impressione è che troppo spesso, concentrati su ciò che accade a terra, diamo le nostre spalle al mare anche se è da lì che arrivano le navi. “Sono le navi che scelgono l'approdo migliore!”.*  
(Da Confitarma, Noli Mazza)

## **LIBRI, RIVISTE E LETTURE**

**CSTN**

**SHIIP2SHORE**

**SHIPPING ITALY**

**SHIPMAG**

**LIGURIA NAUTICA**

**inFORMARE**

**Rassegna Stampa di Sante Tani**

**WORKBOOK**, *l'innovativo libro di esercizi di inglese tecnico marittimo che segue il Master's English del capitano Lorenzo Avola che sta riscuotendo un grande successo nell'ambiente educativo marittimo. Erga edizioni, € 8 con video e audio in lingua inglese.*

**IL PESCE PICCOLO** World Health Organization OMS, di Francesco Zambon, ediz. Feltrinelli, € 15, appassionante percorso dall'inizio della pandemia in Italia nel marzo 2020 fino all'epilogo di questo tenace protagonista, che è stato coordinatore per il nostro Paese dell'OMS, rivela come funziona questo mastodonte delle Nazioni Unite senza ombre né nascondini, e ne viene fuori un risvolto tragico della nostra umanità.

**LA CADUTA DELL' IMPERO OTTOMANO**, di Alberto Rosselli, € 18, Archivio Storia, con sottotitolo *Le radici della*

*politica di Erdogan. Dalla caduta dell'impero ottomano nel 1918 alle mire di questo dittatore turco che ha fatto tabula rasa della democrazia e tende a ripristinare il predominio culturale, religioso e militare, alla faccia degli accordi con l'Europa e la Nato, nel Mediterraneo.*

*Rosselli è direttore responsabile della rivista online Storia Verità.*

## **ALDO BAFFO, UN PILOTA, UN COMANDANTE, UNO SCRITTORE**

**Genova 09/11/1933 Nautico San Giorgio Una carriera sulle navi, Fassio, Cisterne, il concorso per Pilota di Porto a Genova, diventa Capo Pilota, si distingue in coraggio e perizia nel salvataggio dei naufraghi della, London Valour e gli viene assegnata la Medaglia d'argento della marina mercantile. Ne abbiamo parlato in altri interventi ma ho voluto inserirlo tra le letture perché il comandante Baffo è stato anche uno scrittore, il suo Navigando su mari lontani, romanzo verità autobiografico e poi Dai clipper alle Liberty in versione italiana e in edizione inglese per gli Stati Uniti. E poi La su Mano felice ha dato un notevole contributo al testo per il centenario del Nautico San Giorgio Navigando sul mare dei ricordi. Alla cara moglie Dina che mi ha lasciato un suo quadro raffigurante un clipper in pieno storm nel mio vecchio ufficio museo di Nervi un abbraccio affettuoso e al figlio Umberto anch'egli pilota del porto che ha curato la parte inglese di alcune sue opere. (DL)**

## NOTIZIE DAL MU.MA. GALATA GENOVA

*Geografia, cartografia & navigazione  
una breve storia alla scoperta del mondo...*

*Galata*

*Naviga nella storia della geografia e cartografia della  
navigazione dai tempi più remoti fino al medioevo comodo nella  
tua poltrona, ascolta l'appassionante racconto del direttore del  
Mu.MA Pierangelo Campodonico. [Clicca qui.](#)*

*Appello per il Sottomarino!*

*Galata*

*Il Mu.MA lancia un appello per il restauro del sottomarino “S518  
Nazario Sauro”.*

*Scopri di più.*

*Nuovo sito [www.museidigenova.it](http://www.museidigenova.it)*

## L'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione

*Visita il nuovo sito web dei musei genovesi e scopri le novità! Un  
design moderno, più foto e informazioni, accessibilità smart ed  
una nuova museum card 24 ore.*

*Commenda*

*I lavori per il Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana  
continuano, l'inaugurazione è prevista nel 2022.*

*The Ocean Race Europe in arrivo a Genova!*

*Dedichiamo questo numero del Log book all'arrivo di The Ocean Race nella nostra città dal 16 al 20 giugno.*

*Un grande evento internazionale che promuove la Cultura del Mare e di cui come Associazione siamo orgogliosi di far parte: in collaborazione con il Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, promuoviamo l'illuminazione della Lanterna nei giorni dell'arrivo a Genova.*

*Questa iniziativa segna l'inizio di una collaborazione che prosegue in preparazione di The Ocean Race Genova The Grand Finale 2022-2023: sono infatti in progettazione eventi dedicati, che parleranno dello straordinario patrimonio marittimo di Genova, in particolare legato al mondo dello sport e della vela.*

*Tra questi, una mostra allestita negli spazi del Galata Museo del Mare, laboratori didattici a tema, oltre all'illuminazione artistica della Lanterna di Genova.*

*Sulla rotta delle barche partecipanti, per Musei e Collezioni andiamo ad Alicante, una delle tappe della TOR Europe, a visitare l'unico museo al mondo dedicato a questa straordinaria regata. Troverete anche una Call to action, che è il progetto che vi proponiamo questo mese.*

*In questo scenario internazionale, continuano anche le Storie dei Promotori.*

*Incontriamo Francesca Bucceri, Amministratore Delegato di Mar. In. Service, che ci racconta delle sfide e degli aspetti che più ama del lavorare nel nostro settore marittimo: compreso vivere diversità culturali che sono spesso occasione per scoprire similitudini che ci uniscono.*

*Concludiamo con una selezione di articoli e video Scelti per voi e con le notizie sulle prossime iniziative.*

*Ancora una cosa: a maggio l'Associazione ha compiuto 25 anni! Anche in questo 2021 particolare, troveremo il modo di festeggiare.*

*Buona lettura e buon vento!*

## **FINCANTIERI E FAIST: NASCE LA JOINT VENTURE POWER4FUTURE**

### **La nuova società sarà dedicata alla produzione di batterie al litio**

**Trieste/Londra, 28 maggio 2021 – Fincantieri SI, controllata di Fincantieri leader nell’ambito dell’integrazione di sistemi di propulsione elettrica e di impianti elettromeccanici complessi nel segmento marino (cold ironing) e terrestre, e Faist Electronics, controllata di Faist Group specializzata nello sviluppo e fornitura di sistemi completi di accumulo di energia elettrica inclusi dispositivi elettronici di controllo e di potenza, hanno costituito la joint venture Power4Future, dedicata alla produzione di batterie al litio, altamente strategiche in molteplici settori industriali e considerate fonte di vantaggio competitivo per le aziende e i Paesi che ne detengono la tecnologia.**

**Le batterie prodotte da Power4Future daranno inoltre un importante contributo per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del Paese, alla base dell’attuale Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che ha definito specifici obiettivi e priorità per rendere i porti italiani e, più in generale, i trasporti più verdi.**

**La collaborazione industriale prevede la realizzazione di un sito per la produzione di batterie, per poi curare la**

progettazione, l'assemblaggio, la commercializzazione e i servizi di post vendita relativi a moduli e gruppi batteria, inclusi dispositivi di controllo quali il battery management system (BMS) e i sistemi ausiliari (tra cui il quello antincendio e di condizionamento per i sistemi stazionari completi): la produzione prevista cumulata è di oltre 2 GWh in 5 anni.

Power4Future intende proporsi come partner di riferimento in diversi mercati: automotive (con particolare riferimento ai commercial vehicles), telecomunicazioni e industrial (come le macchine di movimentazione), comparti in cui è attiva Faist Electronics, oltre che nei settori marine ed energy storage terrestre, nei quali cui vanta una presenza consolidata Fincantieri SI.

### Il software “alberghiero” di IB su tutte le navi da crociera MSC

Grazie a un accordo il gruppo IB di Rapallo (Genova) fornirà a tutta la flotta crocieristica di MSC i prodotti software InfoSHIP Asset (Manutenzione e Approvvigionamento) e Hotel Defect Management.

L'intesa riguarda le 17 navi da crociera già in servizio per MSC, ma anche le 10 nuove unità in costruzione per la compagnia ginevrina. L'intesa prevede anche un'opzione per altri prodotti software messi a punto da IB.

Il gruppo ligure, che è recentemente stato acquisito ed è quindi diventato parte integrante della Arribatec, holding norvegese quotata alla Borsa di Oslo, ha quindi avuto conferma anche da un market leader del settore crocieristico della validità degli investimenti attuati negli ultimi cinque anni nella progettazione di software innovativi per l'industria marittima in grado di assicurare risultati operativi ed economici effettivamente proiettati nel futuro.

## **STELLA MARIS, CONSUNTIVO E STATISTICHE SULLE VISITE A BORDO**

**Una sintesi del diacono Massimo Franzi**

**GENOVA. Carissimi Amici; è passato un altro anno di Apostolato del Mare ricco di tanti doni e speranze. Ringrazio ancora una volta tutti i volontari, gli amici, i benefattori, le istituzioni, le compagnie, le società e tutti quelli che a vario titolo hanno reso possibile la vita dell'Associazione. Nel corso dell'anno 2020, la Stella Maris di Genova ha proseguito (compatibilmente con la pandemia) le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi. Nel 2020 abbiamo visitato 1292 Navi con 27.871 marittimi imbarcati e contattati (tenendo conto che siamo rimasti fermi a causa delle restrizioni per più di 2 mesi).**

### **Nota sui dati statistici delle visite a bordo delle navi**

**I dati che riportiamo sono relativi alle navi visitate ed analizzate ai fini statistici: numero di navi, marittimi imbarcati e loro nazionalità: 846 navi a Genova, 312 VTE, 134 Multedo per un totale di 1296 navi e 27871 marittimi imbarcati. Di queste navi abbiamo riportato quelle con equipaggio di unica nazionalità che assommano a 390 navi pari al 30,19% del totale; con due nazionalità: 264 navi pari al 20,43%. Le navi con una e due nazionalità rappresentano il 50,62% delle navi visitate e analizzate (49,84% nel 2019) e quelle con tre o più nazionalità ammontano a un sempre significativo 49,38% (50,16% nel**

2019) con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di differente lingua, cultura e tradizioni alimentari. Queste diversità possono accrescere il disagio dei marittimi a bordo e rappresentare un rischio in caso di grave incidente della nave dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo (inglese) è determinante per impartire o eseguire un ordine, per la propria ed altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave.

Riferendoci sempre alle 1292 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella Filippina con 7239 marittimi pari al 25,97% del totale (10296 e 30,64% nel 2019). Al secondo posto segue l'Italia con 5959 marittimi 21,38%, (4648 e 13,83% nel 2019), terza India con 2634 marittimi (4426 nel 2019), segue Ucraina 2211, Turchia 1428, Cina (PRC-Taiwan) 1310, Russia 1107, Romania 891 e così via come da tabella che riporta per confronto il numero dei marittimi rilevati nel 2019. Nella voce altri Paesi Asiatici (681 marittimi contro 1030 del 2019) sono raccolte le nazionalità Pakistan, Myanmar, Sri Lanka, Bangladesh, Thailandia, Malesia, Indonesia. Alla voce altri Paesi Europei (2549 marittimi contro 3966 del 2019) abbiamo una miscelanea di nazionalità: Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Bulgaria, Belgio, Spagna, Danimarca, ecc. La voce Paesi Mediterranei non europei comprende i marittimi di Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Israele, Libano e Siria. Alla voce Africa abbiamo registrato marittimi delle nazionalità africane non mediterranee: Togo, Benin, Nigeria, Capo Verde, Tanzania, Etiopia, Eritrea, Sud Africa. Abbiamo poi: Americhe: Perù, Cile, US, Oceania Australia, Isole Kiribati.

Nel periodo di Natale sono stati consegnati ai marittimi sulle Navi 2500 Calendari 1000 pacchi Natalizi (confezionati tra l'altro con i cappellini e sciarpe di lana fatti a mano arrivati da tutta la diocesi) 5000 mascherine monouso 500 flaconi di detergenti igienizzanti 100 SIM CARD internazionali per telefonare alle famiglie.