

07 DL NEWS VOL XV 2021

DL NEWS 9 APRILE 2021

Newsletter di cultura di terra e di mare

Articoli del nostro giornale: Pasqua amara per i marittimi; cartabono, pag. 4; in Italia l'informazione è libera? Pag. 5; motonave Lucania, pag.15; disincaglio Ever Given, pag. 30; progetto spostamento a mare diga , pag 31; la Direttissima Genova Milano, 100 anni fa, pag 41; novità dal Mu.Ma, pag. 59. Altri articoli di cronaca tecnica navale e marinara.

PASQUA AMARA PER I MARITTIMI ITALIANI **di Lorenzo Avola**

Proprio così , anche Pasqua 2021 è passata, ma è stata un'altra pasqua un po' amara per i marittimi Italiani. Mentre il mondo inizia a intravedere la luce in fondo al tunnel di questo maledetto virus, alcuni paesi a grande trazione marittima come la Grecia e Singapore hanno annunciato che i propri marittimi e lavoratori portuali saranno tra le prime categorie di lavoratori ad essere vaccinati poiché “sono indispensabili per il paese”, mentre in Italia non succede niente di tutto questo. Si è parlato di recente del grande sforzo che gli equipaggi di tutto il mondo hanno svolto per garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità durante le

prime fasi della pandemia. L'Onu e persino il Papa hanno elogiato l'operato dei marittimi, ma dalle istituzioni Italiane vi è ancora la stessa indifferenza che ormai persiste da molti anni. Sicuramente la vaccinazione è un'altra occasione di riconoscimento mancata per la nostra categoria e, mentre si discute su la creazione di un ministero del mare sarebbe opportuno invece fare una riflessione sulle problematiche che persistono, come ad esempio il diritto di voto, il riconoscimento di una laurea agli ufficiali, una nuova riforma del lavoro marittimo e cercare di capire come risolverle. Il governo di transizione Draghi non può fare miracoli, considerando anche che nel 2022 ci saranno nuove elezioni. In ogni caso credo sia arrivato il momento che tutto il cluster marittimo si unisca, con la consapevolezza della propria importanza al sistema paese, per far valere i propri diritti e le proprie esigenze. Un pensiero particolare va a tutti gli equipaggi italiani che stanno navigando in giro per il mondo, specialmente quelli che sono trattenuti a bordo contro la propria volontà a causa delle restrizioni sanitarie, parcheggiati in qualche remota zona di ancoraggio e dimenticati dal governo del paese in cui si trovano ma soprattutto dal nostro.

Lorenzo Avola 1° ufficiale di coperta

VACCINI E NAVIGANTI, UN CANALE PRIORITARIO PER CHI È IN MARE

Ciao caro Decio, secondo te finora c'è stato ancora qualcuno che ha parlato della categoria marittimi, e comunque di tutto il personale viaggiante in merito alle vaccinazioni?

C'è forse stato qualcuno che ha parlato di loro come una categoria prioritaria così come è stato per il personale medico, docente, le forze dell'ordine?

Ma perché dei marittimi non se ne occupa mai nessuno ?

Eppure si parla di ripresa del settore croceristico con tutta una serie di protocolli anti COVID e non ci si occupa ancora di riservare un canale prioritario a tutto il personale di bordo?

Tutto tace

Dove ? Quando? Con che cosa?

Tre quesiti fondamentali ai quali la sanità marittima a tutt'oggi non sa dare alcuna risposta!!

Forse dopo Pasqua si muoverà qualcosa

Forse verrà assegnata una corsia preferenziale nell'hub della Fiera del mare o in altre città.

Ma quale vaccino verrà utilizzato? Teniamo presente che se la scelta dovesse ricadere sull'Astrazeneca che, anche se oggi ha cambiato nome, sempre quello è, richiede un richiamo dopo 3 mesi e un lavoratore marittimo, si sa, è più per mare che sulla terraferma e quindi sempre FORSE sarebbe auspicabile somministrare il Johnson and Johnson.....

Sempre forse, sempre chissà, sempre stiamo a vedere, sempre questo senso di incertezza e precarietà che ormai avvolge la nostra esistenza e che, purtroppo, è diventato una costante della nostra vita!!!

Basta! Abbiamo bisogno di risposte alle domande, i nostri marittimi hanno bisogno di una tutela, di una guida, di un punto di riferimento, di un ministero che li tuteli e li valorizzi e li aiuti in quella loro particolare vita lavorativa che è tutt'altro che facile, ma che loro amano perché nelle loro vene scorre acqua di quel mare che è la nostra grande risorsa !!!

Caro Decio , speriamo davvero che dopo Pasqua si abbiano notizie certe in merito , perché già alcune compagnie di navigazione del settore croceristico stanno dicendo ai loro

marittimi che il vaccino fatto diventerà per loro una condizione di priorità per gli imbarchi.

Quindi no vaccino, no lavoro!!!!

Incrociamo le dita e, come al solito, aspettiamo

Ma sinceramente ormai siamo tutti stufi di aspettare.....

Gianna Camalich

Si ne hanno preso atto IMO, BIMCO, ICS, ITF, CONFITARMA, ma con scarso successo finora.

CARTABONO, rubrica di commenti puntuti

Disturbi digitali. Non si comprende come le prenotazioni per i vaccini specialmente per gli over 70 e 80 non seguano un percorso digitale, quando i Comuni hanno il Cap e l'anagrafe di tutti i cittadini , e non lo trasmettano alle aziende sanitarie , le quali fissano l'appuntamento, quasi sempre lontano, molto lontano, dall'abitazione dell'aspirante vaccinato soprattutto se over 80.. Da segnalazioni ricevute , si tratta di una media tra 20 e 30 chilometri di distanza per città come Genova e Milano : ma questi illustri operatori digitali ragionano col cervello o con qualche altra parte anatomica ? O disturbano il prossimo dal punto di vista

ideologico , perché oggi anche questo bisogna mettere in conto. (DL)

Medici autoreferenziali. A seguito di quanto scritto sopra, vorrei aggiungere che la pandemia del virus Covid-19 ha portato allo scoperto una realtà con cui da sempre, non da oggi, il cittadino deve convivere con il medico, di base, o specialista, Tra medico e paziente il rapporto è, tranne le eccezioni, conflittuale, il medico pensa che il paziente sia un po' ignorante , e il medico dall'alto della sua scienza, che non è scientifica, ma una disciplina applicata a varie discipline, semmai- come scriveva Ippocrate- più vicina alla filosofia. Tant'è assistiamo alla televisione tutti i giorni alle comparse dei medici, virologi, biologici, ecc che ci dicono quant'è buono questo vaccino, che i morti sono morti per altre patologie , non ci sono conferme scientifiche per affermare come è andata che uno ci ha lasciato la pelle... Dei marittimi ne parliamo più avanti.

Insomma per farla breve sono autoreferenziali, supponenti, talvolta arroganti e anche gelosi dei loro colleghi; e quello che realmente accade negli ospedali lo sapremo fra qualche anno. (DL)

Cartabono, o quartabuòno (che cos'è ?)

Secondo ill Puglionisi (1921), è una squadra di legno usata in falegnameria e nelle costruzioni marine che ha la figura di un triangolo isoscele rettangolare e consente di tracciare angoli d 45° o retti.

Insomma uno strumento “ puntuto” che aiuta il disegnatore a non commettere errori, che non perdona gli sbagli... (DL)

-

In Italia l'informazione è libera ? ovvero in Italia esiste la censura !!?? di Tobia Costagliola

Non vuole essere una provocazione o l'esternazione di un pregiudizio ma un interrogativo che sorge a me e a tanti altri quando si ha l'evidenza che determinati fatti o accadimenti non vengono ripresi e divulgati dai Mass-media o, meglio, vengono ignorati inspiegabilmente.

Mass-media che, molto spesso, a parte gli scoop frettolosi dagli effetti clamorosi che poi si sgonfiano, evidenziano, puntualmente e scrupolosamente, delle banalità che, tuttavia, riescono a suscitare grande interesse soprattutto se hanno un risvolto pubblicitario di natura politica o commerciale. Per non parlare delle grandi inchieste che rivelano verità arcinote che riescono, comunque, a reggere il gioco delle varie fazioni parapolitiche o politiche, a dimostrazione dell'esistenza di una doverosa dialettica "democratica".

La risposta al titolo o al mio interrogativo l'ho avuta Sabato Santo (3 aprile) quando sui "social" è comparso Enrico Montesano, che, circondato da uno stuolo di fotografi e reporter, deponeva davanti alla sede RAI di Roma, un vistoso mazzo di fiori gialli. La deposizione è stata preceduta da poche significative e pesanti parole : "Con grande dispiacere e con grande commozione sono venuto a portare a mamma Rai, che non finirò mai di ringraziare, che mi ha dato la notorietà, un fiore per la sua informazione libera e pluralista ormai morta".

Viene da dire : Perché questa cerimonia? Cosa è successo ? Non è una cosa da niente . Aspettavo, come tanti sprovveduti come me, che la Tv o la radio parlassero dell'accaduto. Ho sfogliato molti giornali di Pasqua: non vi ho trovato nessun accenno, neppure un piccolo corsivo. Vedrò la Tv , mi son detto. Silenzio assoluto! In compenso, però , sono riuscito a vedere, su facebook” e You tube (sul canale di Enrico Montesano ancora non oscurato) tutta la scena ripresa dal vivo. Viene da chiedersi che fine hanno fatti i reportage in presenza.

Ma non finisce qui. Non vi riporto ulteriori dettagli anche perché lo stesso Montesano non ne ha dato. Il destinatario del messaggio era la Rai e questo basta . Alla rai sanno di cosa si tratta.

E passo subito ad un'altra notizia clamorosa o meglio che sarebbe stata clamorosa se qualche giornale o la Tv l'avesse divulgata. Si tratta quindi di una non notizia, di un fatto che seppur grave , non è mai accaduto. Come è possibile? E allora se non è accaduto di che cosa sto parlando? Ne parlo perché, tutto sommato , in Italia, qualche voce libera ancora riesce a sfuggire a certi controlli e scopre che “ il re è nudo” o ancora di più....Infatti quello che segue è accaduto proprio in Tv, e sulla Tv nazionale, a Porta a Porta. Il fatto che i giornali non l'abbiano riportato, almeno fino ad oggi, **NON SIGNIFICA CHE NON è ACCADUTO. Non ci metto parole mie ma ripeto quanto è stato detto da Radioradio TV il 30 marzo , il giorno dopo della trasmissione di Bruno Vespa.**

AGGHIACCIANTE: DOTT AMICI CACCIATO DA RAI 1.

«Silenziato di nuovo, ma stavolta in una TV del servizio pubblico, e anche in modo piuttosto veemente. Il dottor Mariano Amici è forse abituato a questo genere di trattamento

durante le sue ospitate nelle reti televisive, ma ieri sera da Bruno Vespa si è probabilmente andati un po' più in là. Non solo per il fatto che parliamo di una trasmissione della TV pubblica, ma anche per il malo modo con cui il conduttore riprende ed espelle dalla trasmissione il medico di Ardea. Si parla di vaccino anti-Covid, argomento già di per sé controverso e spinoso, sul quale però Vespa non sembra voler transigere. “A differenza di quanto si suole fare, io nella mia carriera ho sempre informato prima il soggetto da vaccinare rispetto alla realtà della vaccinazione, quindi ho sempre messo sul piatto della bilancia i rischi e i benefici“, afferma il dott. Amici, “quando la bilancia pendeva più per i benefici che per i rischi, io effettuavo la vaccinazione più a cuor leggero. Io non ho mai sconsigliato o consigliato la vaccinazione: quella è una decisione che deve prendere il vaccinando“. A controbattere è prima il Professor Remuzzi, Direttore dell'Istituto di Ricerche Farmacologiche Mario Negri: “Il vaccino credo sia una delle cose più belle fatte grazie alla medicina. Effetti collaterali? L'Aspirina, anche in virtù di quanti la utilizzano, ha ad esempio controindicazioni con probabilità molto più alta“, e sull'obbligo di vaccinazione per i sanitari, Remuzzi rincara la dose: “Io credo che un medico può benissimo non vaccinarsi, ma deve decidere in quel momento lì di non poter fare il medico“. D'istinto, ma comunque nella possibilità di farlo, Mariano Amici risponde: “Io credo che noi dobbiamo esprimerci in termini scientifici, e non antiscientifici. Il Professor Remuzzi ha detto cose assolutamente antiscientifiche...” E' a quel punto che parte la furia di Vespa: “Il presidente dell'Ordine dei Medici di Roma ha detto che lei è sotto processo. Ecco le dico che se non si vaccina spero vivamente che venga radiato. Buona serata“. Microfono spento, sipario chiuso, mentre Amici si affanna a rispondere

invano, “abbiate pazienza ma c’è un limite a tutto“, commenta in chiusura il conduttore » .

Un episodio che dovrebbe far riflettere, perché la deontologia del giornalista impone di correggere l’ospite in caso dia informazioni errate, ma sulla Rai forse questo andrebbe fatto un po’ meno a cuor leggero, anche se ti chiami Bruno Vespa e soprattutto se stai praticamente censurando l’opinione di un intervistato.

Allo scopo di evitare fraintendimenti devo chiarire che non intendo, con questo mio “report”, entrare nel merito dell’argomento in discussione : assolutamente No! E non voglio neanche commentare il comportamento del grande Vespa : lo sta già facendo l’opinione pubblica a cui certe notizie comunque arrivano anche non attraverso la pubblica informazione. Intendo solo porre un ulteriore interrogativo che si collega al primo: Perché la Tv e i Giornali non hanno parlato di questo avvenimento ? Avevano altri argomenti più importanti da riportare ?

Gli inesplicabili silenzi dei mass-media

A titolo puramente personale devo aggiungere ancora una prova degli inesplicabili silenzi dei Mass-media che, pur accreditandosi come la massima espressione del pluralismo, appaiono tutti “schierati, allineati e coperti”. Vengo al dunque : Sabato Santo ha avuto luogo la diciottesima manifestazione di circa un migliaio di persone tra cui numerosi medici, nella piazza principale del centro storico di Cesena. Manifestazione regolarmente autorizzata dalla Prefettura con forze dell’ordine talvolta schierate , talvolta in Stand-by nei loro pulmini. Tutti distanziati, ordinati e corretti ad ascoltare vari

oratori , di ogni estrazione politica, sociale e culturale, che dibattono sulla pandemia, vaccini e , in generale, sull'organizzazione e funzionamento della Sanità Pubblica. Ma anche qui, non voglio entrare nel merito della materia dibattuta. Vorrei solo evidenziare che , mentre tute le testate nazionali e provinciali riportano ,con foto e lunghi articoli, come i carabinieri hanno esemplarmente sanzionato dei ragazzini che , in bici o , forse, in triciclo, ,hanno varcato i confini tra i comuni di Roncalceci e San Pancrazio, o di altri comuni, nessuno si sia degnato di dedicare, in ben 18 settimane, uno spazio , seppur minimo, a queste manifestazioni. Eppure, sono eventi che danno nell'occhio e non solo. TV private, social e quant'altro, sono state sempre in grado di seguire questi eventi : ne abbiamo avuto il riscontro, puntualmente, ogni sabato, anche in diretta. Ma siatene certi che , al massimo entro due ore dalle riprese, è stato tutto , misteriosamente, "oscurato". Ovviamente è capitato e capita ancora con le riprese "smart" che i singoli, ingenuamente, divulgano on line: svaniscono come falene. Ho detto tutto. Ma vorrei dire molto di più-.....E ritorno ad uno degli interrogativi iniziali :
In Italia l'informazione è libera ?

Ravenna, 5 aprile 2021

Tobia Costagliola



EMSA , Newsletter April 2021

In this issue: First meeting of the year for EMSA's Administrative Board; Popular workshop on Shore-Side Electricity gathers valuable feedback for EMSA's ongoing guidance project; Pollution response services: Annual Report of Drills and Exercises available online; Pollution response services: public procurement in the pipeline; RPAS services start up in Lithuania for emissions monitoring and resume in France and Belgium; CleanSeaNet user group gathers 40 participants at 20th meeting; EMSA delivers presentation at IALA VTS 50 committee; Tendering opportunity: study to identify key competences of autonomous ship operators; Sister agencies strengthen cooperation on coast guard functions

ATENA NEWS

L'impatto dell'emergenza sanitaria sull'industria crocieristica e sui progetti delle future navi da crociera

Il giorno 15 aprile 2021, alle ore 17.00 su piattaforma Webex, si terrà il convegno online dal titolo: L'impatto dell'emergenza sanitaria sull'industria crocieristica e sui progetti delle future navi da crociera

organizzato da Seafuture, Distretto Ligure delle Tecnologie Marine e ATENA La Spezia.

Di seguito, il link per il collegamento:

<https://innovazione Liguria.webex.com/meet/dltm>

Cordiali saluti

**Contrammiraglio (GM-AN) aus. Antonio Guida
Segretario Sezione ATENA della Spezia**

338 25 51 510

Seabourn Venture, la nuova nave expedition ultra lusso costruita da T. Mariotti,

Genova 31 marzo 2021 - Seabourn, operatore crocieristico ultra lusso, celebra un nuovo traguardo nel processo di costruzione della sua prima nave “expedition” firmata da T.Mariotti, Seabourn Venture, con il trasferimento dello scafo della nave a Genova, per l'allestimento finale.

Lo scafo, che è stato costruito fino al ponte nove, attraverso una delicata manovra è stato spostato sulla super chiatta Arcalupa di Cimolai lo scorso 20 marzo e successivamente reso galleggiante a Trieste per iniziare il viaggio di 1.200 miglia nautiche verso Genova ieri pomeriggio. Seabourn Venture è stata in costruzione presso i cantieri CIMAR a San Giorgio di Nogaro, l'infrastruttura ormai consolidata di T. Mariotti e Cimolai ed è già dotata di motori, generatori e principali equipaggiamenti della sala macchine.

"Siamo fieri di aver raggiunto una tappa fondamentale del progetto e siamo molto entusiasti nel vedere finalmente uno

scafo di tale bellezza con le sovrastrutture ormai visibili nelle loro linee”, aggiunge Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti. “Ringraziamo, davvero senza eccezioni, tutte le persone che hanno lavorato con noi permettendoci di arrivare a questo punto. Ora, non vediamo l'ora di ricevere Seabourn Venture a Genova per il suo completamento”.

La stagione inaugurale di Seabourn Venture inizierà in Norvegia nell'inverno 2022, con l'opportunità di vedere l'aurora boreale. La seconda nave “expedition” gemella, ancora da nominare, attualmente in costruzione a San Giorgio di Nogaro, è attesa per la consegna alla fine del 2022. Entrambe le navi saranno progettate e costruite per ambienti diversi secondo gli standard PC6 Polar Class e includeranno hardware e tecnologie moderne che amplieranno senza confini le loro rotte globali. Ognuna porterà due sottomarini costruiti su misura, 24 Zodiac, kayak e un team di esperti di spedizioni.

Un po' di storia sulle riparazioni navali

T. Mariotti, fondata nel 1928, grazie alla propria abilità di innovare e anticipare i bisogni del mercato, vanta la progettazione e costruzione di circa il 50% delle navi da crociera super lusso attualmente in servizio nel mondo, oltre alla costruzione di megayachts e supply vessels. T. Mariotti si estende su una superficie di circa 36.000 m² di cui oltre 10.000 coperti e opera 5 bacini di carenaggio, di cui il più grande ha una lunghezza pari a 267 m. T. Mariotti è parte della holding Genova Industrie Navali (GIN) che ha fondato nel 2008 insieme all'altro cantiere genovese San Giorgio del Porto.

Genova Industrie Navali (GIN), holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts - dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. Genova Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini

di carenaggio), Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato

allo ship recycling e alla cantieristica). Ogni individuo e ogni azienda che agisce all'interno del gruppo GIN è artefice di quella che è l'idea condivisa di sviluppo; un futuro basato sulla continua ricerca di soluzioni efficienti, sostenibili e responsabili, al fine di diventare un punto di riferimento globale per la cantieristica navale. Ambiente, sicurezza dei lavoratori, cura e crescita del personale sono i pilastri su cui si fondano gli obiettivi del gruppo ovvero la soddisfazione dei clienti, l'attenzione per i partner e la crescita del territorio e della comunità.

Contatti Ufficio Stampa

Paolo Trombetta trombetta@ginholding.com

Lara Tropa ltropa@finsea.it

Continua la lunga marcia dei cantieri Mariotti e Sqn Giorgio oggi Ginholding come hub centrale delle riparazioni e allestimenti navali in Italia. Il percorso prevede come in Germania , Finlandia e altri paewsi industriali la copertura delle navi in bacino per evitare emissioni nocive nell'ambito delle città. (DL)

SHIPS OF THE PAST

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

**“MOTONAVE LUCANIA:
UN MINI-TRANSATLANTICO
D’ALTRI TEMPI“**



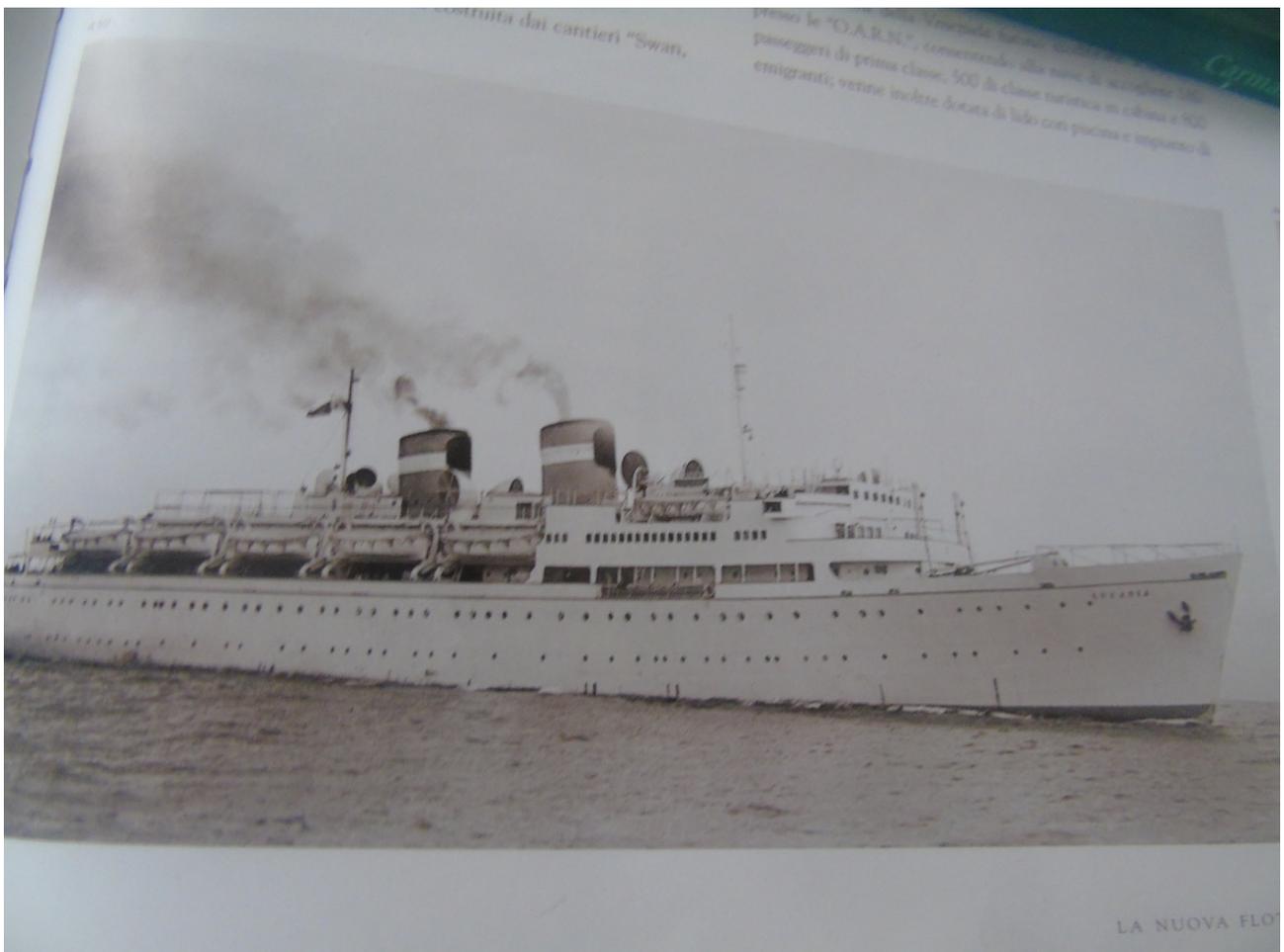
La LUCANIA in partenza da Genova con lo sfondo del Monte di Portofino

Quando i Fratelli Grimaldi acquistarono il piroscafo che avrebbero ribattezzato “Lucania”, decisero di fare un salto di qualità rispetto al naviglio precedente. Eredi di una tradizione imprenditoriale di secoli ed entrati in campo armatoriale nell’immediato secondo dopoguerra come abbiamo già avuto modo di ricordare in precedenti capitoli di questa “Storia della Marineria Passeggeri

Italiana”, all’inizio si erano accontentati di immettere in linea alcune anziane unità quali “Marengo” e “Centauro” che, sommariamente rimodernate, erano state adibite all’allora profittevole trasporto di emigranti fra l’Europa e il Centro America: a tale proposito c’è da rimarcare come lo stesso Achille Lauro, zio dei Grimaldi, si fosse disimpegnato per alcuni anni sulla direttrice Italia-Venezuela onde evitare per così dire una concorrenza familiare diretta e favorire lo sviluppo del nuovo organismo armatoriale che, proprio con la “Lucania”, avrà un impulso notevole a seguito della sua ricostruzione che a buon diritto può essere annoverata fra le prime radicali trasformazioni attraverso le quali la nostra marineria passeggeri si è affermata anche nel campo delle ristrutturazioni navali.

Andando a ripercorrere le vicende di questa unità che, per le sue modeste dimensioni e l’impiego cui verrà adibita, può essere definita a tutti gli effetti un “mini-transatlantico”, dobbiamo ricordare che quando venne acquistata nel 1951 dagli armatori Grimaldi si trattava di una nave che aveva già

una lunga storia dietro la poppa. Era stata infatti costruita nel 1931 presso i famosi cantieri britannici “Cammell Laird & Company” di Birkenhead presso Liverpool per conto della “Canadian National Steamship”, divisione marittima della grande “Canadian National Railway”, per il servizio costiero nelle acque del Pacifico fra Vancouver, Victoria e Seattle negli Stati Uniti. Battezzata “Prince Robert”, aveva due gemelle chiamate “Prince David” e “Prince Henry”, in ottemperanza alla tradizione della “Canadian National” di chiamare le proprie unità coi nomi dei principi inglesi in aperta concorrenza con la rivale “Canadian Pacific” che con le sue “Princess Patricia”, “Princess Helene”, “Joan”, “Elizabeth” eccetera, preferiva omaggiare le relative principesse di casa reale.



LUCANIA in navigazione

Strutturata su sei ponti e stazzante poco più di 5.500 tonnellate, era lunga 110 metri, larga 17 e poteva sviluppare una velocità di crociera di 20 nodi grazie alle sue potenti turbine Parsons da 19.300HP che azionavano due eliche e le consentivano di coprire giornalmente la linea cui verrà all'inizio adibita e di effettuare anche un paio di traversate notturne settimanali fra Vancouver e Seattle saltando in questo caso lo scalo intermedio di Victoria. A tale proposito era dotata di un certo numero di cabine e poteva trasportare fino a 400 passeggeri divisi in due classi, che potevano aumentare fino a 1500 durante le traversate diurne. Essi avevano a disposizione due ponti di passeggiata coperta, due ampi saloni di soggiorno, un

confortevole ristorante ed una delle prime caffetterie self-service oggi comuni a bordo di tutti i “Ferries” del mondo ma ancora abbastanza inedita ai tempi, perlomeno a bordo di una nave passeggeri. Dotata di spazi refrigerati per il trasporto di merci e derrate alimentari deperibili, nel suo ampio garage poteva ospitare una sessantina di automobili che venivano imbarcate attraverso portelloni aperti sulle fiancate e poi smistate a bordo tramite un grande elevatore-montacarichi.

Nel complesso, con le sue sovrastrutture continue e ben proporzionate presentava un aspetto compatto decisamente moderno se si eccettuano i tre fumaioli e le grandi maniche a vento, retaggio di un design ormai datato ma ancora molto in voga soprattutto nella cantieristica britannica dell’epoca. Tale tendenza ad un certo conservatorismo si ritrovava negli interni, dove le eleganti boiserie in legno presenti in quasi tutti i locali di bordo cabine comprese e gli arredamenti molto conservatori in pieno “british cottage style” rispecchiavano un gusto proprio dei primi decenni del secolo scorso, ancora molto in voga con vari influssi stilistici presso quasi tutte le marinerie dell’epoca e che sarebbe stato superato in seguito da nuove soluzioni che proprio all’inizio degli anni Trenta si stavano timidamente proponendo.

La Prince Robert dipinta in un bel rosso squillante

Col suo scafo nero cui faceva riscontro il bianco delle sovrastrutture, ripreso nella fascia centrale delle ciminiere che divideva la parte inferiore dipinta in un bel rosso squillante da quella superiore blu, la “Prince Robert” divenne in breve una

delle favorite della clientela di quelle acque lontane: la concorrenza delle compagnie rivali era però forte e le conseguenze della grande depressione economica del 1929-30 si facevano ancora sentire, tant'è vero che fu spesso distratta dal servizio di linea per essere adibita a crociere verso località del Canada e dell'Alaska oggi popolarissime ma allora ancora pressoché sconosciute e pochissimo frequentate dal turismo marittimo quali Juneau, Skagway, Ketchikan, Glacier Bay e altre e venne saltuariamente noleggiata a terzi per crociere che la porteranno a visitare anche destinazioni più lontane quali Bermuda, alcuni porti del Sud America e le isole Hawaii.

Nel 1939, poi, la “Prince Robert” fu scelta come yacht reale per la visita in Canada di re Giorgio VI e della regina Elisabetta, madre dell'attuale sovrana britannica: i due augusti personaggi si imbarcarono a Vancouver e scesero a Victoria, accompagnati da una nutrita scorta di mezzi militari appositamente impavesati per l'occasione.

L'attività prebellica della nave, inframmezzata da alcuni periodi di disarmo, andò avanti per circa un decennio, finché allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale le tre gemelle saranno cedute alla “Royal Navy” Canadese che le impiegherà rispettivamente come trasporto truppe, incrociatore ausiliario e intercettatole antiaereo su vari fronti soprattutto in Atlantico e nel Pacifico: fortunatamente sopravviveranno tutte e tre al conflitto e, a parte la “Prince Henry” che resterà nei ranghi della Marina Militare Britannica per il resto della sua attività, le altre due verranno decommissionate a Vancouver nel 1945 e messe in vendita. Saranno acquistate entrambe dalla “Charlton Steam Shipping Company”, una società londinese le cui origini risalgono al 1892, confluita in seguito nel consorzio marittimo facente capo agli armatori anglo-ellenici Chandris, a loro volta destinati ad un notevole sviluppo nel

secondo dopoguerra sia nel campo delle navi passeggeri che in quello dei cargo e delle grandi petroliere: per inciso, saranno fra i maggiori protagonisti del trasporto di linea verso Australia e Nuova Zelanda coi loro tanti “liners” acquistati di seconda mano soprattutto in Gran Bretagna e negli Stati Uniti e poi leaders del mercato crocieristico internazionale con la grande flotta denominata oggi “Celebrity Cruises” facente attualmente parte del grande consorzio norvegese “Royal Caribbean Cruises”.

Tornando al nostro resoconto, anche i fratelli Anthony e Dimitri Chandris, al pari di tanti armatori di casa nostra, pensarono di inserirsi nel promettente traffico emigratorio e, appoggiandosi alla onnipresente organizzazione svizzera “I.R.O.-International Refugee Organization”, individuarono in “Prince David” e “Prince Robert” due perfette candidate da adibire a questo tipo di servizio, nonostante le dimensioni modeste che però, in un momento storico caratterizzato da una penuria cronica di naviglio disponibile, poteva essere un particolare non determinante e assolutamente trascurabile. Fu così che le due navi passarono ufficialmente ai nuovi armatori nel 1946 e l’anno seguente vennero trasferite con una lunga traversata attraverso il Canale di Panama e l’Atlantico in un cantiere di Anversa in Belgio per essere parzialmente ristrutturate: i fumaioli passeranno da tre a due e la stazza aumenterà a 6.900 tonnellate, mentre nei loro interni verranno ricavate austere sistemazioni per quasi ottocento passeggeri, ospitati in cabine da 8 letti o in vari cameroni da 20 fino a 40 posti, opportunamente divisi fra quelli riservati agli uomini e quelli per le donne e i bambini. “Prince David” divenne “Charlton Monarch” e “Prince Robert”, “Charlton Sovereign”: entrambe iniziarono nel maggio-giugno del 1948 la loro nuova attività, effettuando vari viaggi alla volta del Brasile-Plata, dell’Australia e anche

da Napoli ad Halifax oppure verso i porti del Centro America a seconda delle esigenze del momento e dei contratti stipulati via via con l' "I.R.O." e altri organismi preposti alla gestione del traffico emigratorio internazionale. Nel 1950 la "Charlton Sovereign" passò dal registro britannico a quello panamense sotto le insegne di un'altra compagnia facente parte del gruppo "Chandris", la "Cia. Panamense Europea de Navigación" che la adibì al trasporto di pellegrini dal Nord Africa mediterraneo e dai porti del Mar Rosso quali Safaga, Port Sudan e Massaua verso Jeddah in Arabia Saudita. Purtroppo, però, assieme alla gemella "Charlton Monarch" la nave cominciò ad avere problemi dovuti ai motori che iniziavano ad accusare il peso degli anni. Fu così che alla fine del 1951 quest'ultima, dopo un'ultima traversata atlantica spesso interrotta per avarie varie lungo la rotta, in assenza di possibili acquirenti, venne avviata alla demolizione a Barry nel Galles, mentre la "Charlton Sovereign", più fortunata, troverà nuova vita nei ranghi della "Grimaldi Lines" dopo essere stata sottoposta a radicali lavori di trasformazione che le consentiranno di navigare proficuamente ancora per vari anni.



RIBATTEZZATA LUCANIA

Traferita dai nuovi armatori a Genova nell'ottobre di quello stesso 1951 e ribattezzata "Lucania", data l'indisponibilità dei cantieri nazionali impegnati in nuove costruzioni o nella ristrutturazione di varie unità sopravvissute al conflitto e in tanti casi riconvertite da navi da carico a passeggeri, venne inviata a Marsiglia dove fu sottoposta a radicali lavori di trasformazione che ne modificarono completamente l'aspetto, sia esternamente che negli interni.

In particolare, le sovrastrutture vennero innalzate di un ponte ed estese verso prua e a poppavia; la vecchia prora verticale fu sostituita da una nuova più slanciata anche se la poppa ad incrociatore venne mantenuta inalterata; i

precedenti fumaioli che avevano l'insolita caratteristica esteticamente discutibile di essere l'uno più grande dell'altro perchè il primo ospitava due tubi di scappamento e il secondo uno solo, furono sostituiti da due nuovi questa volta gemelli, più aerodinamici e dotati di griglie frontali atte alla dispersione dei fumi analoghe a quelle presenti sui transatlantici francesi "Provence" e "Bretagne" e poi sui nostri "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo". La stazza lorda venne portata a quasi 7.000 tonnellate, i precedenti alberi a tripode furono rimpiazzati con due più moderni sopra le sovrastrutture e nella zona prodiera venne ricavata un'ampia area cargo servita da due bigli di carico che insistevano su di un'unica grande stiva.

Una inedita silhouette

Fu così che la rinnovata "Lucania" acquisì nel complesso una inedita silhouette molto più consona ai tempi e relativamente elegante, ma furono i suoi interni quelli che risultarono maggiormente modificati e innovativi. Per la prima volta e analogamente a quanto realizzato da altri armatori italiani dell'epoca, sia pubblici che privati, i Grimaldi si rivolsero ad affermati architetti e ingegneri navali che riuscirono a realizzare negli spazi limitati della nave, spesso tramite soluzioni ingegnose e inedite, confortevoli sistemazioni per 170 passeggeri di prima classe e 800 di turistica. Progettate dal team che faceva capo all'architetto Giancarlo De Carlo, genovese di nascita, formatosi al Politecnico di Milano ed eclettico protagonista del panorama architettonico italiano del secondo dopoguerra non solo in campo navale ma anche nell'urbanistica e nell'insegnamento universitario, esse

prevedevano lido con piscina e aria condizionata per tutte e due le classi: la Prima, alloggiata a proravia del Ponte Superiore, metteva a disposizione dei propri passeggeri un elegante salone polivalente che fungeva da soggiorno durante le ore diurne e sala feste-night club in quelle serali, cui seguivano nove cabine a uno e due posti con servizi privati, un piccolo bar collegato a sala gioco, di lettura con annessa veranda e ulteriori 16 cabine sempre di Prima Classe. Sul sottostante Ponte di Passeggiata i locali sociali della Classe Turistica comprendevano la sala delle feste, quella gioco-libreria ed una grande nursery per i bambini. Le cabine per entrambe le classi, oltre a quelle già citate erano distribuite su tre ponti e, benché in Turistica ve ne fossero parecchie a 8 e 10-12 posti, erano finalmente spariti i vecchi cameroni-dormitorio come veniva sottolineato anche nei dépliant pubblicitari dell'epoca e parte di esse nella classe superiore erano dotate di servizi privati. Tutte e due le classi avevano un proprio ristorante allestito con semplicità e buon gusto dove moderni e colorati arredamenti erano arricchiti da alcune importanti opere d'arte fra le quali primeggiava il murales astratto di Fernand Léger che decorava quello di Prima Classe.

Dopo un anno circa di lavori la "Lucania" rientrò a Genova da dove inaugurò nell'autunno del 1952 un nuovo servizio celere per le Antille, il Venezuela e la Florida.

L'itinerario, che aveva la durata di un mese e più fra andata e ritorno, toccava i porti di Cannes, Napoli, Palermo, Barcellona, le Isole Canarie, Guadalupa, Martinica, Trinidad, La Guaira in Venezuela da dove il viaggio proseguiva per Curaçao, Port-au-Prince, Cuba e Miami. Saltuariamente erano previsti all'andata o al ritorno scali aggiuntivi alle Azzorre, a Madera, a Kingston in Giamaica o Bermuda e l'intero percorso veniva proposto, soprattutto ai passeggeri

della classe più elevata, come un'interessante e suggestiva crociera in acque tropicali.

Resa inconfondibile grazie al suo particolare profilo e caratterizzata dalle due ciminiere pitturate di blu con banda bianca, i colori della "Grimaldi Lines" dell'epoca, la "Lucania" incontrò fin da subito il favore della clientela, affermandosi su di una direttrice di traffico dove al momento della sua immissione in servizio operavano unità per lo più modeste, spesso frutto della conversione di navi mercantili o vecchi piroscafi passeggeri più o meno adeguatamente riadattati che però venivano surclassati, e sarà così per alcuni anni, da questa unità che, seppure dalle dimensioni contenute e frutto anch'essa di una ristrutturazione, era comunque nettamente superiore ad esse, comprendendo nell'elenco anche le consorelle "Auriga" e "Urania II" (già "Marengo") che verranno di lì a poco alienate e demolite.

La "Lucania" navigherà felicemente per quasi un decennio: fra i suoi passeggeri possiamo annoverare i tanti italiani ed europei in genere che si trasferivano a vivere nelle varie repubbliche centro e sudamericane allora in pieno boom economico, i turisti che vivevano l'intero itinerario come un viaggio entusiasmante alla scoperta di località esotiche ancora in gran parte poco conosciute ed anche gli abitanti delle tante isole caraibiche toccate dalla nave che effettuavano a bordo di essa trasferimenti brevi sulle tratte locali, spesso dovuti a motivi di lavoro, di visita a congiunti, commercio o altro. A tale riguardo, talvolta la perizia dell'equipaggio onde assicurare alla clientela la rilassata atmosfera di bordo tipica delle navi passeggeri veniva messa alla prova dalle risse che scoppiavano episodicamente per futili motivi fra, per esempio, i dominicani presenti a bordo e gli haitiani tra i quali non correva buon sangue o fra giamaicani e cubani sempre per atavici rancori. Come ricorda nelle sue memorie

Ugo Frangini, Capo Commissario fra gli anni Cinquanta e Sessanta di tutte o quasi le unità passeggeri dei Grimaldi, questi momenti di tensione erano per fortuna compensati da manifestazioni di amicizia senz'altro più piacevoli, quando per esempio gruppi di isolani di Trinidad si imbarcavano portando con sé succosi frutti tropicali che poi dividevano con piacere con gli altri passeggeri presenti bordo...!

Gli acquisti dei Grimaldi

A seguito del successo della “Lucania”, fra 1954 e 1955 i Grimaldi acquisteranno in Francia due motonavi che saranno le future “Ascania” e “Irpinia”, oggetto del capitolo loro dedicato su queste pagine il 6 maggio 2015: in conseguenza della loro immissione in servizio e per usufruire delle agevolazioni fiscali previste dalla Cassa del Mezzogiorno per le imprese domiciliate nel Sud della Penisola, venne costituita a Palermo la “Sicula Oceanica Società Anonima” (poi “per Azioni”) meglio nota con l’acronimo “Siosa Line” cui vennero iscritte le due nuove unità che porteranno sulle ciminiere azzurre il logo della nuova compagnia, una grande “S” bianca circonscritta da una altrettanto grande “O” anch’essa bianca. I colori dei fumaioli della “Lucania” non vennero però modificati, e la nave proseguì a navigare in linea centroamericana affiancata dalle due consorelle maggiori: a differenza di loro, che partivano sia dal Mediterraneo che dai principali porti del Nord Europa in un particolare servizio triangolare che assicurava quasi sempre il pieno di passeggeri in entrambe le direzioni imbarcando all’andata emigranti europei e al ritorno lavoratori caraibici che si trasferivano soprattutto in Inghilterra da dove le navi, una volta approdate, venivano episodicamente utilizzate per traversate

alla volta del Canada e di New York, essa continuerà ad operare dai porti italiani ampliando ulteriormente l'itinerario che avrebbe previsto occasionalmente scali aggiuntivi a Maracaibo e Puerto Cabello in Venezuela, Cartagena in Colombia, Vera Cruz nel Messico ma omettendo ad un certo momento l'Avana dopo l'avvento al potere di Fidel Castro e la conseguente chiusura al traffico marittimo occidentale.

A seguito dell'acquisto del grande transatlantico che era stato il francese "De Grasse" e diventerà il "Venezuela" e come conseguenza del riammodernamento

di quest'ultimo e di "Irpinia" fra 1960 e 1961-62, la "Grimaldi-Siosa" decise di alienare la "Lucania", ormai obsoleta e superata quanto a comfort dalle consorelle maggiori. Anche le macchine della nave cominciavano a dare cenni di cedimento e, complice un primo calo di passeggeri transoceanici che cominciava a farsi sentire proprio in quegli anni, se ne stabilì la radiazione.

Non trovando un nuovo acquirente, la nave venne posta in disarmo alla fine del 1961 per passare alla demolizione nella primavera successiva presso i cantieri Riccardi di Vado Ligure, ancora attivi oggidì nell'assistenza alla nautica da diporto.

Se ne andò così, senza lode e senza infamia, una piccola nave oggi dimenticata

Se ne andò così, senza lode e senza infamia, una piccola nave oggi dimenticata dai più ma che ha avuto un ruolo importante nell'affermazione di un grande gruppo armatoriale, presente attualmente sui mari di tutto il mondo

coi suoi grandi traghetti di cabotaggio e le enormi unità roll-on/roll-off adibite al trasporto di auto e containers. Dell'epoca eroica della "Fratelli Grimaldi Armatori" o della "Sicula Oceanica" rimane oggi ben poco, se non il ricordo di chi ha avuto occasione di viaggiare sulle sue navi o di avervi prestato servizio a bordo quando, fra le altre sue unità, più o meno una volta al mese salpava da Genova, Napoli e Palermo la piccola "Lucania", nave dalle dimensioni contenute ma dall'aspetto inconfondibile e tutto sommato "importante", con le sue belle ciminiere blu e lo scafo filante e aerodinamico che concorreva a fare di lei un vero e proprio "mini-transatlantico", amato dai passeggeri, dagli armatori e dal suo equipaggio.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 30 marzo 2021

ingegnere aero-navale

vice-gran cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale

UNA LETTERA DI SILVESTRO SANNINO

Marco Macciò su Fiume e disincaglio della Ever Given

Carissimo Decio,

Ho letto con interesse e attenzione l'articolo di Macciò sul "Natale di Sangue". Ho trovato chiari ed appropriati i riferimenti storici del periodo. La "questione Fiume" viene presentata in modo completo e convincente, anche negli aspetti "a latere". I giudizi perentori dell'autore non impediscono al lettore una propria valutazione. Ed essa pone anche alcuni interrogativi: il ruolo dell'Italia a Versailles; Orlando chiede Fiume, non prevista negli accordi di Londra; Wilson impone il peso dell'intervento USA; l'Austria fu zavorra per la Germania e non aiuto; l'Italia fu strategica nel conflitto ma poco incisiva sul piano militare; Caporetto fu dovuta più ai tedeschi rientrati dal fronte russo che all'insipienza di Cadorna; etc. Complimenti a Macciò.

DISINCAGLIO DELLA EVER GIVEN -

Una situazione drammatica si è risolta in tempi igienici grazie alla marea sizigiale della luna piena del 28/29 marzo ed all'impiego di rimorchiatori (una decina) anche di grande potenza. Ricordo che un tug da 3.000 HP genera una spinta di circa 30 tonnellate. Il dragaggio attorno alle parti estreme è stato pure prezioso. La marea sizigiale ha segnato un'ampiezza di oltre 2 metri, circa mezzo metro in più della marea media ed è tanto.

Un'operazione condotta con il buon "senso nautico". Una volta il disincaglio con la marea era argomento previsto negli studi nautici.

Un caro abbraccio

Silvestro Sannino 30 marzo 2021

LE PROBLEMATICHE ETERNE TRA PORTO E CITTA'

Dopo tante riunioni e tante relazioni da almeno dieci anni e tante “ parlare parole” tra sindaci, presidenti e partiti , comitati di cittadini, forse fra altri 10 anni , mentre le navi sono sempre più grandi come le automobili nei parcheggi e nelle strade, potremo avere un porto alla stregua dei tempi. (DL)

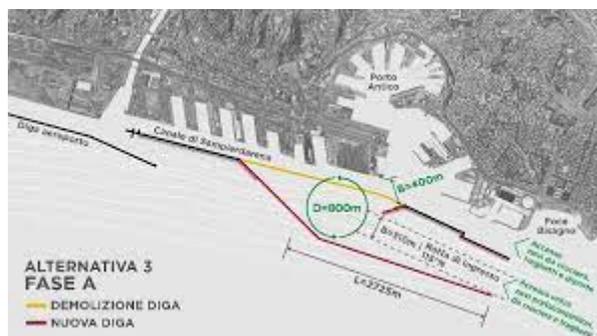
Il progetto di Guido Barbazza

SPOSTAMENTO A MARE DIGA FORANEA DEL BACINO PORTUALE DI GE- SAMPIERDARENA

Pubblichiamo alcuni brani dello studio scusandoci delle lacune del nostro testo e delle interessanti statistiche e proposte dell'ing.Barbazza, il cui contributo tecnico con tre soluzioni alternative si aggiunger al dibattito dell'Autorità Portuale . Forse, siamo nelle ipotesi, per difendere le poche linee commerciali si poteva subito, alla presentazione del

Waterfront di Renzo Piano, fare lo spostamento a mare della pista aeroportuale. Ne abbiamo discusso nella nostra newsletter più di dieci anni fa con esperti e capitani come Pro Schiaffino, ma non ci ha ascoltato nessuno.

Non si sarebbe perduto tempo, L'isola dell'aeroporto e la attuale pista adibita a terminal container si sarebbero collegati col tessuto della città che stava sgombrando le acciaierie e avrebbe avuto un entroterra ricco di spazi e di viabilità. (DL)



E' stata aperta una fase di dibattito pubblico sul progetto di

spostamento a mare della diga foranea del Bacino Portuale di GE - Sampierdarena.

Sono state proposte 3 soluzioni alternative, frutto della selezione di vari lavori progettuali. I costi per i contribuenti sono notevoli (1 - 1,3 Miliardi di €), e i tempi di realizzazione previsti, già piuttosto lunghi, di 8 anni, non sembrano esenti da incognite a causa degli elevati fondali (fino a 50 m) su cui andrebbe a fondarsi la diga.

Le soluzioni sono tali da risolvere diligentemente il problema della limitazione di spazi di evoluzione ed accosto delle grandi navi portacontenitori a causa dell'obsolescenza dell'infrastruttura portuale in oggetto.

La visione progettuale delle 3 soluzioni si limita allo spostamento a mare della diga foranea facendo riferimento allo scenario presente (Navi da 24.000 TEU - 400 metri di lunghezza). Non si prevedono condizioni per la realizzazione di valore aggiunto tramite la creazione di nuove aree operative portuali e/o per consentire eventuali delocalizzazioni di attività e ottimizzazione del lay-out portuale.

Questo documento progettuale contiene valutazioni di tipo "thinking outside the box" per trovare una eventuale opzione migliorativa che fornisca maggior valore aggiunto, identificata nel seguito come "W"



Immagine tratta da Il Secolo XIX che mostra una portacontenitori che entra nel bacino dopo lo spostamento della diga foranea.



da Liguria.bizjournal.it che rivela la notevole difficoltà delle opere di spostamento diga di fronte alla città pulsante di attività che dovranno interagire con il nuovo traffico commerciale che Barbazza chiama “ penisola portuale”. (DL)

Il problema non è di facile soluzione, in considerazione dell’elevato numero di vincoli, tra cui quello delle "aree di tutela" dell’Aeroporto Cristoforo Colombo, del relativo "cono aereo", dei fondali e del lay-out esistente. Viene pertanto come prima cosa deciso di sovrapporre sulla planimetria del Porto il tracciato delle aree di tutela dell’Aeroporto, il cono aereo e concentrare l’analisi sulle aree che risultano libere da tali vincoli e, tramite la

sovrapposizione delle batimetriche, anche aventi fondali favorevoli.

Si individuano poi 6 requisiti fondamentali:

- 1) Non risultare in conflitto con alcun vincolo, in particolare di tutela aeroportuale.**
- 2) Recepire quante più possibili impostazioni ed accorgimenti contenuti nelle 3 soluzioni che sono già state oggetto di valutazioni, test e prove di simulazione con modelli matematici oltre che a valutazioni degli operatori portuali.**
- 3) Garantire la possibilità di realizzare in futuro, qualora necessari, accosti con fondali di 22-23 m allineandosi con i pescaggi massimi del Canale di Suez (20 m).**
- 4) Fare "benchmarking" con i principali porti europei e recepire idee e soluzioni applicabili.**
- 5) Non penalizzare nessun**

La soluzione migliorativa / integrativa proposta per un successivo approfondimento e studio dettagliato di fattibilità consiste nello sfruttare il naturale sviluppo dei fondali antistanti il porto e le relative linee batimetriche per realizzare le opere marittime su fondali più limitati possibile per ridurre i costi, i tempi e minimizzare gli eventuali imprevisti e ritardi a causa dell'imprevedibilità delle condizioni meteo-marine. In particolare, si sfrutta, ampliandolo, il bacino di evoluzione già esistente in "Avanporto", evitando così di crearne un altro di fronte alle banchine di Calata Bettolo e quindi non ponendo vincoli per una eventuale futura espansione verso mare.

Questa soluzione consente di realizzare, in tempi successivi o in parallelo, una "penisola portuale" addossata al lato nord della nuova diga foranea.

La penisola portuale sarà collegata alla terraferma tramite un ponte stradale e ferroviario innestato su ferro sul parco ferroviario di GE-Sestri Ponente (attraverso il collegamento ferroviario al servizio dello Stabilimento ILVA di Cornigliano) e su gomma al raccordo autostradale di Genova-Aeroporto.

Il ponte sarà di luce ed altezza tale da consentire il passaggio di pilotine, "Nave Bus", motovedette ed imbarcazioni di servizio. Ciò compatibilmente con i limiti di ingombro in altezza come da vincolo cono aereo e con l'opzione di realizzare una sezione girevole per permettere il passaggio sporadico di navi e/o mezzi portuali di più grandi dimensioni. Un tratto della diga foranea aeroportuale esistente sarà allargato, sul lato nord, di circa 15 m, fino ad ottenere un'ampiezza di 30 m circa, per permettere il passaggio della strada e della linea ferroviaria.

Con questa impostazione sarà eventualmente possibile, in futuro, creare importanti aree operative con relativi accosti, su alti fondali, sia per l'espansione delle attività già presenti nel Bacino Portuale di Sampierdarena, sia per la rilocalizzazione di accosti e depositi petrolchimici, per infrastrutture per il rifornimento delle navi a GNL e per eventuali nuove attività risultanti dallo sviluppo del settore marittimo-portuale. In questo caso l'opera della diga risulterà non solo un adeguamento tecnico per poter operare con navi più grandi ma creerà valore tangibile sia in termini di cespiti, sia in termini di relativi canoni di concessione demaniale, sia in termini di attività economiche di natura portuale/industriale aggiuntive, dirette ed indirette.

NOTE

La soluzione migliorativa proposta attraverso il Progetto Wildcard è relativa al disegno della nuova diga foranea e all'ottimizzazione del lay-out portuale, senza entrare nel merito della logistica retro#portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali, oggetto di trattazione separata.

Ciononostante il collegamento ferroviario ed autostradale attraverso il nodo di Sestri Ponente / GE – Aeroporto potrebbe consentire di decongestionare, o quantomeno non sovraccaricare ulteriormente, a seconda delle modalità, il nodo di Sampierdarena e lo svincolo di GE-Ovest. Il collegamento ferroviario può essere

realizzato nel rispetto dei raggi minimi di curvatura e massime pendenze previste per i parchi ferroviari. (R 170 m - 2,5 x 1.000) o con leggere deroghe per un breve tratto. Qualora si preveda il transito di carri

cisterna per prodotti chimici è possibile anche valutare l'opzione, quale misura di ulteriore sicurezza, di realizzare una protezione in trincea o copertura in trincea per il tratto ferroviario (già esistente)

antista

Stima costi e tempi

Progetto di lavori di ingegneria depositato secondo L.633/'41 art.99, 2° comma

Wildcard 730 165 895

NOTE

Da stime relative a lavori marittimi portuali di analoga tipologia ed entità si ricavano i seguenti costi indicativi:

demolizione diga foranea (Costruzione anno 1930; profondità 10 m): 2.000 €/m; salpamenti materiali di risulta 80 €/m³

. Coefficiente di attualizzazione per inflazione (2012 – 2020) + 3,5 %. Considerati i 3.100.000 m³ di materiali di risulta per la prevista demolizione di 3.700 metri di diga, risulta un costo per salpamento di 248 M€, a cui vanno aggiunti 14,8 M€ per le demolizioni (considerando valore doppio di compensazione per i fondali più elevati), che attualizzati forniscono un valore del costo totale delle demolizioni pari a 272 M€, con costo al metro di € 73,500. (= 0,0735 M€/m).

Utilizzando tale valore, attraverso la tabella dei costi per le Soluzioni 2,3,4 si ricava un costo medio per le costruzioni di 0,165 M€/m, o 165.000 €/m. Per quanto riguarda la costruzione di diga foranea a cassoni da analoghe fonti si ricava un costo di 35.000 €/m, per fondali di 10 – 12 m. Considerando che la diga foranea prevista dalle Soluzioni 2,3,4 è prevista avere profondità sensibilmente superiori, fino alla massima di 48/50 m si riscontra un rapporto tra i due costi comparati di 1:5. Si prendono pertanto a riferimento indicativo e preliminare i valori di 0,165 e 0,0735 M€/m riepettivamente per le costruzioni e demolizioni di diga foranea, valori congrui e compatibili con i costi riportati per le 3 Soluzioni (Soluzione 3: $6.200 * 0,165 + 3.700 * 0,0735 = 1.295$ M€; Soluzione 4: $4.850 * 0,165 + 3.700 * 0,0735 = 1.097$ M€). Il costo totale per la costruzioni per la Soluzione Wildcard risulta perciò essere $4.750 * 0,165 = 783,75$ che, ridotto del 35 % in considerazione delle profondità medie di realizzazione sensibilmente inferiori (19 – 33 m) si riduce a circa 509 M€, a cui vanno sommati i costi per demolizioni pari a $5.250 * 0,0735 = 386$, per un costo totale di 895 M€, con costo Fase a di 730 M€ di $(509 + 3.000 * 0,0735)$ e

Fase b di 165 M€ (2.250 * 0,0735).

N.B.: Considerando costi di banchinamento a -16 m pari a 45.000 €/m, costi per tombamenti pari a 30 €/m³, costi per pavimentazioni piazzali pari a 100 €/m², costi per realizzazione scogliera di 16.000 €/m il costo collaterale per la realizzazione delle nuove aree aggiuntive per le Riparazioni Navali e per la Marina Fiera di Genova all'imboccatura del porto risulta essere 62 M€, portando il costo complessivo all inclusive per la realizzazione della Soluzione Wildcard a 957 M€. E' ragionevole pensare che con una accurata progettazione di dettaglio, con ricerca di fornitori altamente competitivi e con un accurato project management sia possibile ridurre ulteriormente i costi, consentendo di realizzare completamente la visione Wildcard, comprensiva delle aree a aggiuntive allo stesso costo della Soluzione 3 .

10- III - 2021

Next steps

Progetto di lavori di ingegneria depositato secondo L.633/'41 art.99, 2° comma

Sembra possibile trovare una soluzione migliorativa / integrativa per lo spostamento a mare della diga foranea di Sampierdarena che, recependo alcuni aspetti contenuti nelle soluzioni proposte nell'ambito del dibattito pubblico, sia in grado di fornire maggior valore aggiunto, potenziale e flessibilità per lo sviluppo del Porto e della Città di Genova, integrandosi con la Soluzione 3 ed ottimizzandola.

Tale soluzione consentirebbe anche di creare lo spazio, in posizione di massima sicurezza, per gli accosti ed i depositi petrolchimici, per le infrastrutture

per il GNL (e per eventuali ulteriori futuri combustibili navali come l'idrogeno, l'ammoniaca, il metano sintetico), e anche di un eventuale bio-digestore di rifiuti umidi-Forsu per la produzione di Bio-Metano per rifornire sia navi sia camion e mezzi portuali. In aggiunta, si potrebbe creare anche il potenziale per ulteriori aree operative ed accosti portuali su alti fondali e senza vincoli aeroportuali e anche spazi aggiuntivi per le attività di riparazioni navali ed industriali. Il tutto innestandosi su direttrici ferroviarie ed autostradali differenziate da quelle, già molto congestionate, di Sampierdarena, sia per i lavori di costruzione, sia per l'operatività portuale e logistica. In prima analisi, considerando le costruzioni per lunghezze inferiori, a profondità mediamente inferiori e l'assenza di demolizioni di costruito, anche a fronte di un ricorso alle demolizioni superiore si può ipotizzare che i costi per la soluzione Wildcard, per quanto riguarda la realizzazione della nuova diga foranea, possano risultare inferiori a quelli delle 3 soluzioni proposte. E' importante che il progetto preveda la realizzazione di importanti aree verdi con dune e alberi di alto fusto che costituiscano un cuscinetto di separazione e schermatura visiva ed acustica tra porto ed abitato di Sampierdarena, come è in fase di realizzazione a Pra'. Tali opere di compensazione e mitigazione dovrebbero però essere realizzate prima dell'inizio dei lavori portuali, per evitare di riprodurre i pesanti disagi a cui è stata sottoposta la popolazione di Pra' a causa di 30 anni di lavori portuali per cui ancora oggi restano da completare le opportune opere di mitigazione e schermatura.

Presentazione e condivisione della soluzione migliorativa ed integrativa e approfondimento dai punti di vista tecnico e normativo, con simulazioni sul caso specifico, a conferma o meno della effettiva fattibilità o convenienza in quanto le valutazioni contenute in questo documento sono state effettuate sulla base di materiale informativo limitato e parziale e senza la disponibilità del dettaglio dei costi previsti per le tre soluzioni.

(da intelligentia Ixmachina , marchio registrato di proprietà dell'ing. Guido Barbazza iscritto al n. 6562 dell'Ordine degli Ingegneri , Provincia di Genova.)

LA VECCHIA MA SEMPRE ATTUALE ROTAIA

Logistica e infrastrutture di quasi cent'anni fa

LA DIRETTISSIMA GENOVA- MILANO

A COMPAGNA

*Cari soci e simpatizzanti,
proseguiamo con l'iniziativa di proporvi ogni martedì la lettura
di un articolo scelto tra quelli pubblicati nelle prime annate del
nostro bollettino (1928-1933), cercando di variare gli argomenti
trattati.*

*Colgo l'occasione per ringraziare la Gran Cancelliera Isabella
Descalzo per l'idea di mandare questi articoli e per la cura con
la quale li prepara.*

Franco Bampi

LA DIRETTISSIMA GENOVA-MILANO

Articolo a firma Jacques Guiglia, pubblicato sul bollettino
n° 4 – Aprile 1929

Uno sguardo al passato

Erano pochi anni che la «succursale» di Giovi – per la quale si erano spesi oltre 100 milioni in confronto dei previsti – era entrata in esercizio per supplire le deficienze e le difficoltà di smistare il traffico del porto di Genova, e già si parlava della insufficienza dei due valichi dell'Appennino e i tecnici si affannavano intorno allo studio di progetti, che, per mezzo di nuove vie attraverso l'Appennino permettessero di congiungere Genova alla pianura. Quando ancora il progetto della «succursale» era in corso di esecuzione già pubblicamente veniva rilevata la deficienza di questa soluzione escogitata dalle Ferrovie dello Stato; se sfogliamo gli atti della Società di Letture e Conversazioni Scientifiche vi troviamo il testo di una conferenza letta dall'Avv. Agostino Rossi la sera del 23 Luglio 1883, nella quale si accennava alla possibilità di costruire una lunga galleria, che permettesse di raccorciare notevolmente il percorso dal porto alla pianura. Sono questi gli anni delle polemiche vivacissime e talora aspre sul problema del porto di Genova: ogni anno le statistiche del movimento del nostro porto segnavano nuovi progressi: dalle 700.569 tonn. del 1874 si saliva gradualmente a 1.155.763 tonn. nel 1880, a 2.072.605 nel 1882, a 3.098.664 nel 1887, a 4.099.615 nel 1889, e poi dopo un periodo di sosta, a 4.553.931 nel 1890, 5.076.398 nel 1899, a 5.406.208 nel 1900. E ad ogni aumento di traffico si accrescevano le ansie e le preoccupazioni: il porto era insufficiente ad accogliere le navi e le merci in arrivo; le ferrovie non riuscivano a smistare con rapidità le merci dirette all'interno. Sono di quegli anni fortunosi le polemiche aspre suscitate dalla famosa relazione Gadda, apparsa nel 1896, ed il susseguirsi di interpellanze alla Camera sulla necessità di fronteggiare questo aumentato traffico, che apportava ricchezze e prosperità non solo a

Genova. Inutile ricordare le vicende di quegli anni, che portarono poi alla costituzione del Consorzio, ed all'attuazione di un piano organico di grandi lavori per l'ingrandimento del Porto mercé la legge dell'agosto del 1897.

Non era però questo ciò che chiedevano le classi commerciali ed industriali di Genova: non certo questi provvedimenti, presi volta a volta, sotto l'impero delle necessità e le pressioni parlamentari, potevano risolvere quella situazione dolorosa, di cui l'on.le Fasce aveva fatto un fosco quadro in un discorso pronunciato alla Camera il 12 Febbraio del 1900. In quella stessa seduta il Ministro dei Lavori Pubblici Lacava, al quale già era stato fatto conoscere il voto espresso dal Comune di Genova per la costruzione di un quarto valico appenninico, dichiarava che la linea dei Giovi e la «succursale» avrebbero potuto provvedere allo smistamento di 2000 vagoni al giorno, dopo l'attuazione di alcuni provvedimenti.

Il Consiglio Comunale di Genova, Sindaco il compianto comm. F. Pozzo, nella sua riunione del 21 febbraio 1900 votava un ordine del giorno con il quale faceva voti che una via più celere e più diretta venisse studiata per unire Genova al Sempione. L'ing. Carlo Navone, che da anni spendeva ogni sua attività per lo studio dei problemi ferroviari, prendendo lo spunto dalla deliberazione del Consiglio Comunale pubblicava sul Cittadino del 14 marzo 1900 una lettera, la quale si può dire costituisce il vero atto di nascita della Direttissima. Scriveva l'ing. Navone: «...A Milano quindi, a Milano vicina ed italiana, io penso si giovi intendere precipuamente lo sguardo. A Milano cui manifestamente anche il Sempione dovrà apportare più diretto e maggiore profitto; imperocché un'altra via ancora aprirà il nuovo valico: «Le Chemin d'Italie». A Milano che aspira, da sola, quasi una metà del traffico del porto di Genova con l'interno».

E più avanti continuava: «Io penserei doversi assegnare a un non lontano avvenire l'allacciamento di Genova con Milano, mediante un lungo tunnel di base nell'Appennino, che facesse luogo all'impianto indipendente di una linea elettrica direttissima, la quale, per andamento, acclività, mezzi di locomozione etc. potesse consentire, fra le due città, il tragitto nel breve lasso di un'ora».

Nello stesso 1900 l'ing. Navone pubblicava sul Monitore tecnico e sul Cittadino altri articoli sostenendo la necessità di un nuovo valico attraverso il Monte Porale. Ed alla tesi dell'ing. Navone facevano eco gli altri giornali: scriveva il 14 febbraio 1900 il Corriere Mercantile, commentando le dichiarazioni del Ministro Lacava:

«Non daremo tregua all'Amministrazione del Ministro Lacava finché, dal campo delle promesse, non passi a quello dei fatti. L'esperienza del passato ci attesta che il Ministro dei LL. PP. ha bisogno di essere spinto. Spinto molto; e noi, per i nostri doveri verso Genova commerciale ed industriale, non ci stancheremo dall'adoperare il pungolo».

La Commissione Adamoli

Gli anni intanto passavano e nulla di concreto veniva fatto: il Municipio (Sindaco Pozzo) aveva affidato all'ing. Navone lo studio di un progetto di massima per una linea diretta Genova-Tortona, senza però speranze concrete che il progetto potesse venire attuato. L'ing. Traverso pubblicava nel 1901 un suo progetto per la costruzione di una terza galleria da Busalla a Pontedecimo in modo da dividere il movimento di ascesa da quello in discesa.

Sul finire del 1902 la Camera, dopo una discussione che ebbe larga eco in tutto il Paese, e dopo aver approvato la base

costitutiva del Consorzio del Porto, votava un ordine del giorno con il quale «invitava il Governo a studiare il problema delle ferrovie che fanno capo al Porto di Genova». Fu in quella seduta che l'on. Bettolo esplicitamente portò in Parlamento, per la prima volta, il problema dell'apertura di un quarto valico attraverso l'Appennino, dimostrando la immensa portata che questo avrebbe avuto nell'accrescere la potenzialità del nostro Porto. E più tardi, nel marzo del 1903, il Ministro dei LL. PP. di allora senatore Balenzano, in adempimento alle promesse allora fatte alla Camera, (nella seduta del 2 dicembre 1902 egli aveva detto di «vagheggiare la possibilità di un nuovo valico») nominava una Commissione presieduta dal Sen. Adamoli, e della quale facevano parte tra gli altri il sen. Pelloux, il sen. Capellini, il comm. Vincenzo Crosa, il cav. E. Ehrenfreund, attuale capo del compartimento delle FF. SS. di Torino, con il mandato di «studiare il problema delle ferrovie che fanno capo al Porto di Genova e di riferire in proposito, formulando inoltre tutte quelle proposte che credesse utili allo scopo di agevolare il movimento ferroviario del porto di Genova».

Il 23 novembre del 1904 la commissione presentava all'on. Tedeschi, allora Ministro dei LL. PP., una relazione, le conclusioni della quale non erano quelle che Genova si aspettava; infatti i giornali del tempo riflettono il senso quasi di disillusione che la lettura della lunga relazione aveva determinato. In sostanza, la Commissione si era preoccupata, nel fare precise e concrete proposte, soprattutto della questione finanziaria ed aveva perciò voluto limitarsi a suggerire provvedimenti urgenti atti a supplire alle più gravi deficienze che si erano osservate nell'esercizio. La Commissione aveva inteso predisporre, con misure non eccessivamente costose e con opere che non avrebbero poi

intralciato l'esecuzione di altri grandi lavori per supplire alle necessità che inevitabilmente si sarebbero presentate in un non lontano avvenire, i mezzi per fronteggiare un movimento giornaliero di duemila vagoni. La Commissione infatti prevedeva, argomentando dall'incremento verificatosi fra il 1882 ed il 1903, che nel 1923 si sarebbe raggiunto un traffico di entrata ed uscita di 10 milioni di tonnellate; il che veniva a corrispondere appunto ad un movimento di circa 2.000 carri in partenza al giorno. La Commissione però riconosceva che, una volta avvicinarsi a questa cifra, sarebbe stato necessario adottare altri provvedimenti e tra questi in prima linea, l'apertura di un quarto valico attraverso l'Appennino.

Il progetto Navone

Veniva intanto a quell'epoca reso pubblico il progetto dell'ing. Carlo Navone per la «direttissima» Genova-Tortona. Il Consiglio Comunale, nella sua seduta del 10 aprile 1901, prendeva atto del progetto, approvando un voto di plauso per l'ing. C. Navone. Il progetto, scartava l'idea di una linea per Val di Lemme, contemplava la costruzione di una galleria lunga m. 19.564 con imbocco nella val Secca e con sbocco presso Rigoroso. La pendenza massima della linea era di circa l'8 per cento e la quota massima raggiunta veniva ad essere di 250 m. Il progetto, esaminato subito dai tecnici, fu approvato nelle sue linee di massima e soprattutto nel concetto che lo aveva ispirato. Però obiezioni di vario genere furono opposte circa la possibilità della sua attuazione.

Il Comitato Ligure-Lombardo

È in questo stato di cose che si costituisce a Genova con personalità liguri e lombarde, sotto la presidenza del sen. Erasmo Piaggio, un Comitato per la pronta esecuzione di un

quarto valico attraverso l'Appennino. Mal si adattava al carattere degli industriali e dei commercianti di Liguria e di Lombardia il tergiversare intorno a un problema di tanta importanza e di tanta urgenza ed il proporre soluzioni parziali ed intese a risolvere solo in modo temporaneo la quistione delle linee ferroviarie facenti capo a Genova. Il Comitato veniva costituito nelle persone dei sigg.: Balduino Giuseppe, Bauer Roberto, Bensa avv. prof. Paolo Emilio, Bombrini sen. Giovanni, Bozzano ing. Cristoforo, Falcone avv. Giacomo, Odero Attilio, Pastorino Carlo, Piaggio sen. Erasmo, Pignone Tito, Bossi Martini sen. Gerolamo, Sciaccaluga Antonio di Genova, e Aman Edoardo, Bertarelli Tommaso, Borromeo conte Gilberto, Colombo sen. prof. Giuseppe, De Angeli sen. Ernesto, Gerli Carlo. Joel Otto, Mangili Sen. Cesare, Molina Tito, Nava ing. Cesare, Pirelli ing. G. B., Ilva Celestino, Saldini prof. Cesare, Silvestri ing. Giovanni di Milano.

Il Comitato si era proposto di studiare un proprio progetto completo per una «direttissima» Genova-Milano; progetto che doveva tener conto di tutte le obiezioni avanzate in passato e che doveva aver essenzialmente di mira lo smistamento delle merci giunte nel Porto e l'acceleramento delle comunicazioni fra Genova e la pianura.

Il 20 Dicembre del 1906 la Commissione presentava al Ministero dei Lavori PP. un'ampia e documentata relazione, nella quale, dopo aver ribadito la necessità del quarto valico Appenninico, veniva esposto per sommi capi il progetto. La relazione terminava con questa esplicita dichiarazione di somma importanza: «E perché poi non si creda che la sua opera si limiti ad una discussione prettamente accademica e ad uno studio destinato a rimanere lettera morta, esso Comitato nel presentare il progetto all'esame delle competenti Autorità

Governative, si è dichiarato disposto ad assumere la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia: giacché siamo sicuri del buon esito finale sia dal lato tecnico che da quello economico della grande opera non lo spaventa l'ingente capitale necessario alla medesima che facilmente sarà messo assieme, quando il Governo conscio del proprio dovere di fronte ad una situazione tanto grave come quella che si presenta in oggi nel primo emporio commerciale marittimo dell'Italia e che andrà sempre peggiorando, dia il suo incondizionato appoggio alla grandiosa opera testé progettata».

Il tracciato della linea ferroviaria

La linea, proposta dal Comitato, partiva da Genova nel largo ove trovasi il monumento al Duca di Galliera, e cioè in stazione propria assai prossima alle banchine del porto, superava con la galleria del Promontorio il nucleo montuoso a ponente di Genova, entrava nella valle del Polcevera ad est del parco del Campasso, mantenendosi poi sulla sinistra del torrente fino alla confluenza con la Secca a monte degli abitati di Rivarolo e Bolzaneto. Dopo 9 chilometri di percorso con alcune gallerie, la linea poggiava verso la sponda destra del Polcevera che attraversava con un viadotto, passando a ponente di Pontedecimo. A metà circa tra Pontedecimo e Campomorone si iniziava la Grande Galleria di valico della lunghezza di m. 18.271, con sbocco a Rigoroso. La galleria risultava costituita da due rettilinei, accordati al 23.0 Km. da una curva del 7,6 per mille. Da Rigoroso la linea procedeva verso Tortona, sulla sinistra della Scrivia fino alla confluenza con il Borbera a

Precipiano e sulla destra fino a Tortona; lasciando a ponente Stazzano, Cassano Spinola, Villavernia. Da Tortona a Milano la linea veniva a tagliare con un unico rettilineo, lungo 67 Km. la pianura; a Milano la linea giungeva in una nuova grande stazione tra il Naviglio Grande a S. Cristoforo e il Viale Michelangelo Buonarroti. La lunghezza della linea era di Km. 124.45, di cui ben 109 Km. in rettilineo con una pendenza massima dell'8,4 per cento [sic, n.d.r.] in un breve tratto prima di imboccare la galleria di valico, e con pendenza dal 7 al 6 per mille fino a Tortona.

In ore 1.25' da Genova a Milano

Le distanze virtuali erano quindi nel progetto uguali a quelle reali, ch  le pendenze massime non giungevano al 10 per mille, mentre nella vecchia galleria dei Giovi si giunge al 35 per mille e nella «succursale» al 16 per mille.

Il progetto contemplava l'adozione della trazione elettrica; dalle quattro del mattino alle 24 ogni due ore si sarebbe seguito un treno diretto nei due sensi di Genova-Milano e Milano-Genova con un treno omnibus raccogliatore che avrebbe preceduto il diretto fino a Tortona.

Calcolando una velocit  di 80 Km. all'ora sulle rampe ed una di 120 Km. sui rettili, la Commissione calcolava che il viaggio da Genova a Milano sarebbe stato compiuto in ore 1,25' dai diretti ed in ore 2,5' dagli omnibus ed in senso inverso rispettivamente in ore 1,20' e ore 1,55'. La Commissione calcolava di poter trasportare giornalmente 6.000 passeggeri con 20 coppie di treni, intercalando un movimento di 70 treni merci, costituiti ognuno da 30 carri. Per il servizio merci la nuova linea avrebbe potuto cos  fronteggiare un movimento

giornaliero di 2100 carri. Il costo della linea era considerato allora in Lire 149.300.000 (Lire 117 milioni tronco Genova-Tortona e Lire 32,5 milioni tronco Tortona-Milano). Tenendo conto del costo dei necessari raccordi, delle spese per le stazioni di Genova e Milano, per l'impianto elettrico e per il materiale mobile, il costo complessivo veniva allora ad elevarsi a 236 milioni.

Il progetto presentava quindi indubbi vantaggi tecnici sugli altri che erano stati proposti per ovviare alle critiche ed alle proteste, più o meno vivaci che già venivano adombrate in riunioni ad Alessandria ed a Torino.

I tecnici avevano tenuto conto di tutte le osservazioni precedentemente fatte preoccupandosi soprattutto della struttura geologica dei terreni da attraversare. Nulla quindi mancava perché al progetto venisse data pronta esecuzione: l'opinione pubblica a Genova ed a Milano si era dichiarata entusiasta del nobile gesto delle cospicue personalità che si erano offerte di finanziare l'opera ed unanime era l'approvazione dei tecnici circa il tracciato.

Speculazione?

Assai curiosa è la storia della Direttissima Genova-Milano nel periodo susseguente alla presentazione ed alla pubblicazione del rapporto e del progetto del Comitato Ligure-Lombardo: unanimemente, è riconosciuta la necessità della costruzione di un quarto valico attraverso all'Appennino, che valga a fronteggiare l'aumentato traffico del porto di Genova, ed intanto la ferrovia non si fa. Il rievocare le polemiche e le discussioni di quei giorni varrebbe quanto far rivivere una mentalità, della quale oggi va perdendosi financo il ricordo. Erano i piccoli interessi della borgata tale o del villaggio tal altro che, per mezzo dei rispettivi rappresentanti, interloquivano per fare approvare ognuno il proprio progetto;

erano ideologie socialistoidi che paventavano quasi, con la realizzazione del progetto, la ricomparsa dell'iniziativa privata nel campo delle ferrovie; erano infinite discussioni bizantine sulla «produttività» o meno di un così ingente stanziamento sul bilancio statale. Ma conviene procedere con ordine.

L'offerta del Comitato Ligure-Lombardo, che ebbe il merito di mettere il governo colle spalle al muro, aveva altresì aperto il campo ad un dibattito, che raggiunse anche una certa vivacità, sulla possibilità che la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia Genova-Milano potessero venire assunti da privati. Non bisogna dimenticare che era da poco che lo Stato aveva riscattato dalla «Meridionale» e dalla «Mediterranea» le rispettive reti ferroviarie (non era trascorso ancora un anno da quando gli ultimi 2000 km. delle «Mediterranee» erano passati allo Stato) e non ancora era spenta la eco dei violenti attacchi dei socialisti contro l'intervento del capitale privato nel campo dei servizi pubblici. Una eco di queste polemiche si ebbe anche in Parlamento, ove, nel marzo del 1907, al sen. march. ing. Giacomo Reggio – allora deputato ed uno dei più tenaci assertori della necessità della Direttissima al quale dobbiamo rivolgere un deferente ringraziamento per le cortesi informazioni che volle fornirci – che diceva: «...Si è detto speculazione! Io dico: sì, speculazione; ma speculazione sana e previdente, che il Governo non ha alcun obbligo di lasciar fare ai privati», il Ministro dei Lavori Pubblici on. Gianturco rispondeva: «E che non si farà mai».

Mentre si perdeva del tempo in queste discussioni vane e inconcludenti, a Genova non ristava la campagna in favore della Direttissima. Il marchese Da Passano, allora a capo dell'Amministrazione Comunale, convocava il 24 febbraio del 1907 i rappresentanti dei Comuni di Genova, Milano, e Torino

e in una riunione memorabile, tenuta a Palazzo Tursi, veniva approvato all'unanimità un ordine del giorno con il quale si affermava l'urgente necessità della attuazione della Direttissima, con un «allacciamento per Torino».

La seconda relazione Adamoli

In questo frattempo la Commissione Adamoli, che, come è già stato detto, aveva presentato nel 1904 una relazione riflettente una prima parte dei lavori, stava completando una seconda relazione, nella quale venivano prospettate le possibili soluzioni per fronteggiare l'aumento del traffico del porto in un avvenire più lontano. La relazione, riccamente documentata, e resa nota il 2 giugno 1907, così concludeva l'esame minuto e dettagliato dei vari progetti che erano stati presentati per un nuovo valico attraverso l'Appennino: «Quando saranno terminati i lavori urgenti prospettati da questa Commissione, e cioè intorno al 1927, sarà necessario che una nuova linea sia aperta ai traffici e questa è la Direttissima Genova-Tortona; è necessario quindi, dato che si prevede un periodo di costruzione da 10 a 12 anni, che si provveda subito agli studi per il progetto esecutivo». L'indomani il «Corriere Mercantile» scriveva: «La Direttissima ha avuto ormai la sanzione dalla Commissione Adamoli. Il progetto esposto lo si adotti e lo si metta in esecuzione così come è proposto, senza dubbiezze e senza tergiversazioni che parrebbero colpevoli, di fronte alle presenti esigenze della nostra attività commerciale».

Non era però ancora detto che la Direttissima fosse entrata nella sua fase conclusiva: il progetto del Comitato non era rimasto privo di ripercussione nei centri che venivano ad essere scartati dalla nuova linea. Torino, Alessandria, Novi

elevano alte le loro proteste, di cui una eco troviamo anche nell'ordine del giorno del 24 febbraio 1907, in cui si parla di un «allacciamento con Torino», ed è di quell'epoca il rifiorire di numerosi altri progetti, che tengono conto di questi malcontenti locali. Citiamo alcuni fra i tracciati proposti: quello di una Genova-Gavi-Novì; quello dell'ing. Lodigiani contemplante una lunga galleria sotto l'Appennino con sbocco a Carrosio; quello dell'ing. Tancredi Attendoli per una linea Brignole-Montesano-Val Bisagno-Trensasco-Sardorella-Val della Secca e quindi galleria fino a Pietrabissara. Questa numerosa serie di progetti, che riflettevano uno stato d'animo che doveva essere più tardi esiziale all'attuazione della Direttissima aveva alquanto disorientato l'opinione pubblica, tanto che anche a Genova si riaccessero le discussioni e le polemiche: degna di essere ricordata quella tra il Caffaro ed il Secolo XIX, nella quale rifulsero la vivacità e la versatilità della penna del grande «Gandolin».

La “Legge delle tre direttissime”

Nel 1908 si ha il primo atto ufficiale per la attuazione del tronco Arquata-Tortona della «Direttissima»: in quell'epoca infatti, presentata dall'allora Ministro dei LL. PP. on. Bertolini, veniva approvata la famosa «Legge delle tre direttissime»: la Genova-Tortona (da prolungarsi in seguito a Milano), la Firenze-Bologna, e la Roma-Napoli, con la quale si autorizzava il Governo a fare stanziamenti in Bilancio – tra le spese straordinarie – per un ammontare complessivo di 450 milioni di lire per la esecuzione di queste linee. La Direzione delle Ferrovie dello Stato, cui veniva ad essere demandato lo studio del progetto esecutivo, iniziava i suoi lavori, creando a Genova un «ufficio staccato delle costruzioni per lo studio del progetto esecutivo». Rapidamente l'ufficio provvedeva allo

studio ed alla preparazione del progetto definitivo per il tratto più facile: quello della Arquata-Tortona. Il progetto preparato dalle Ferrovie dello Stato per questa tratta non si scostava sensibilmente da quello del Comitato. Con decreto del Ministero dei LL. PP. del 12 luglio del 1910 veniva finalmente approvata la costruzione di questo tronco. Stanziati i fondi occorrenti (30 milioni) il 29 novembre 1910 si procedeva all'appalto dei lavori, che venivano intensificati notevolmente nei primi mesi della guerra. Il 1° ottobre del 1916 il breve tronco della Direttissima tra Arquata e Tortona veniva aperto al traffico. Si constatò allora che il costo della linea era stato alquanto inferiore ai 30 milioni preventivati ed il Ministro dei LL. PP. poteva usufruire dei risparmi così realizzati per altri lavori urgenti.

In quel lasso di tempo veniva pure accelerata la preparazione del progetto di quella variante Ronco-Arquata, che già la Commissione Adamoli aveva prospettata. Con questo nuovo tronco si intendeva supplire alle difficoltà del tracciato della vecchia Ronco-Arquata. Con la legge del 21 luglio 1911 veniva approvato il progetto esecutivo che contemplava una galleria sotto Borlasca, accorciando il percorso totale tra le due stazioni di circa 5 km. I lavori per questo tronco non venivano iniziati che assai tardi e solamente con il 1° giugno del 1922 poteva entrare in esercizio il nuovo tronco a doppio binario tra Ronco ed Arquata.

Il progetto delle Ferrovie

La Direzione delle Ferrovie, attraverso l'Ufficio staccato di Genova, aveva intanto approntato il suo progetto per il tronco della Direttissima tra Genova ed Arquata comprendente la galleria di valico ed ai primi del 1913 lo rendeva pubblico. Il

tracciato proposto non era molto dissimile da quello del Comitato, che abbiamo illustrato più in alto, la principale variante era costituita da uno spostamento della galleria di valico verso ponente per la necessità di trovare condizioni geologiche più favorevoli.

La opportunità di questo spostamento aveva portato a dividere la galleria in due tronchi rettilinei, raccordati in curva: il primo con imbocco a Campomorone diretto fin verso Voltaggio nella Valle del Lemme; il secondo ripiegante verso oriente con sbocco a Rigoroso. Fu l'esame di questo progetto che fece rinascere le speranze di Torino e di Alessandria e l'agitazione dei centri lasciati fuori dalla Direttissima riprende intensa. Vediamo così novamente apparire il progetto della galleria di valico sboccante a Carrosio, che permetteva poi di scendere da un lato ad Arquata con un nuovo ponte sulla Scrivia e dall'altro l'innesto ad una nuova linea, che lungo la Valle del Lemme, attraverso Gavi e Basaluzzo si dirigesse verso il Piemonte.

In questo frattempo il sen. ing. Giacomo Reggio pubblicava sul «Corriere Mercantile» del 1° luglio 1913 un articolo nel quale, tenendo conto del contrasto sorto tra i propugnatori dei due tracciati, proponeva che all'angolo formato tra i due tronchi della galleria di valico della Direttissima, approssimativamente sotto i Molini di Voltaggio - venisse innestato un tronco per Carrosio e Gavi. Questa soluzione offriva la possibilità di dare immediata esecuzione e senza varianti al progetto preparato dalle FF. dello SS. e permetteva in un secondo tempo di innestare sulla Direttissima Genova-Milano una diramazione verso il Piemonte.

Il 7 luglio dello stesso 1918 si riuniva a Palazzo Marino il Comitato Ligure-Lombardo, presieduto dal sen. Erasmo Piaggio, con la partecipazione del Sindaco di Genova, avv. Grasso e di quello di Milano, conte Greppi, oltreché di tutte le autorità politiche di Genova, Milano e Torino. La riunione terminò con l'approvazione di un ordine del giorno con il quale, dopo una serie di «considerando», si deliberava di comunicare ufficialmente al Governo il deciso unanime pensiero dell'Assemblea sull'assoluta improrogabilità dei lavori di esecuzione della Direttissima e di invitare il Governo ad indire senz'altro l'appalto dei lavori della galleria di valico.

Per quanto si riferiva alla diramazione verso il Piemonte, l'ordine del giorno osservava che il progetto delle Ferrovie non escludeva «la possibilità di attuare anche un eventuale raccordo in galleria per uno sbocco per Carrosio», (evidente era l'accenno alla proposta del sen. Reggio, che aveva avuto larghi consensi).

Frattanto appariva un'altra proposta dell'ing. Navone per una correzione della Genova-Ovada-Acqui-Asti-Torino con una galleria che unisse la stazione di Pontedecimo con quella di Ovada: in tal modo si sarebbero superate le opposizioni piemontesi.

Il progetto di Torino

Il 10 luglio aveva luogo a Torino una riunione di personalità piemontesi; dopo lunga discussione veniva deliberato di insistere in modo assoluto sul valico per Carrosio. Il 12 luglio l'Amministrazione Comunale di Torino dava mandato ad una Commissione, composta dal prof. Domenico Regis, dal prof. Vittorio Baggi e dall'ing. Francesco Lodigiani, di studiare una

variante al progetto della Genova-Tortona «allo scopo di portare l'imbocco nord della galleria di valico nella valle del Lemme presso Carrosio». La Commissione completava rapidamente i suoi studi e nel novembre presentava le sue conclusioni, con le quali proponeva tre soluzioni: un tracciato Stazzano-Carrosio-Campomorone, un tracciato Cassano-Gavi-Carrosio-Campomorone, ed infine un tracciato Cassano-Carrosio-Campomorone. Il costo della variante veniva preventivato in 34 milioni circa.

Con un senso quasi di stanchezza proseguiva intanto sui giornali genovesi la polemica con i piemontesi; troviamo così ancora sul Corriere Mercantile tre lettere del sen. Reggio per ribattere alle argomentazioni del sindaco di Carrosio ed un articolo colmo di amarezza dell'ing. Navone. Questo dibattito aveva disorientato un poco l'opinione pubblica e soprattutto aveva indotto le Ferrovie a soprassedere ad una decisione definitiva, tanto più che il Governo era assillato da ben più gravi preoccupazioni di bilancio. La situazione alla vigilia della grande guerra era ben tratteggiata, con quello spirito arguto e caustico che lo distingueva, dall'on. Cavagnari, il quale osservava che la Direttissima Genova-Milano era ormai diventata la Direttissima Genova-Tort-Osio. «Intanto – egli aggiungeva - «dum Romae consulitur – il Porto – Saguntum va espugnandosi dai concorrenti». Il movimento ascensionale dei traffici del porto pareva intanto aver subito una sosta: mentre tra il 1908 ed il 1909 l'aumento era stato di oltre 600.000 tonn., negli anni successivi invece l'incremento annuo scende a circa 150-200.000 tonn.: nel 1914 si hanno le prime ripercussioni della guerra: dalle 7.427.272 tonn. del 1913 si scende a 7 milioni 014.509 tonn.

“La direttissima è seppellita”

Sopravvenuta la guerra cessa ogni discussione sulla «Direttissima»; le necessità militari pongono però in rilievo di quanta utilità sarebbe stato un quarto valico attraverso l'Appennino. La Vittoria ci trova esausti fisicamente e moralmente: un senso profondo di pessimismo ostacola ogni iniziativa e fa apparire l'avvenire quanto mai incerto e difficile. Non è per vero il momento di parlare di attuazione di grandi opere ferroviarie: uno degli ultimi Ministeri, che hanno preceduto l'avvento del Fascismo, crede anzi di poter seppellire definitivamente la Direttissima e depenna dal bilancio lo stanziamento annuo di 30 milioni, che ancora veniva fatto in esecuzione del decreto del 1913, stornando dai residui le somme che erano state impegnate, ma non mai erogate negli anni precedenti.

Novità dal Museo del Mare e delle Migrazioni Galata Genova

Newsletter APRILE 2021

**Report Assemblea Generale, Storie e approfondimenti
Gentili Associate e Associati,**

Questo mese in evidenza il report dell'Assemblea Generale che si è tenuta il 24 marzo.

Non esitate a contattare la Segreteria per ogni approfondimento.

Proseguono le "Storie dei Promotori": in un video speciale realizzato da E-Motion, incontriamo Mario Zanetti, President Costa Crociere.

Per "Musei e Collezioni", andiamo a visitare il Museo della Marineria di Cesenatico, unico nel suo genere, per scoprire la marineria tradizionale a vela di fine Ottocento e prima metà del Novecento.

La proposta di "Progetto del mese" è dedicata alla possibilità di regalare 4 video-racconti di Mare alle scuole. A proposito: nella rubrica "Riservato ai Promotori" trovate il link per ricevere le vostre credenziali.

Infine, tra gli approfondimenti vi segnaliamo anche un interessante articolo che affronta le recenti vicende del Canale di Suez... da un punto di vista insolito.

Sostenitori della Cultura del Mare

Newsletter dell'Associazione Promotori Musei del Mare

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

Genova, Commenda di San Giovanni di Pré e Museo Navale di Pegli.

I NOSTRI ASSOCIATI

**Seguici sui Social Media: Facebook Instagram LOGBOOK
Newsletter dell'Associazione Promotori Musei del Mare**

**Progetto editoriale e Redazione a cura di
Anna Dentoni
Cristina Chiaiso**

Hai argomenti da segnalare?

**Scrivi a segreteria@promotorimuseimare.org
www.promotorimuseimare.org**

fine

