

Purtroppo la nave galleggia

Purtroppo la nave galleggia, finiva così una lezione di tanti anni fa con la dimostrazione di un teorema, ma l'insegnante non scherzava; dalle sue parti, Abruzzo e Puglia, *purtroppo* è un avverbio che è affermativo o negativo nella forma dialettale (basta un buon vocabolario per fugare ogni dubbio), e sostituisce *anche* nella forma affermativa. Fate voi, nessuna ironia; in questa società di *parlare parole*, come scriveva il grande Vittorio G. Rossi, volendo uscire dai flutti della politica e dei tradimenti di politici e religiosi, dalle interpretazioni e applicazioni ambigue delle leggi, dalle chiacchiere e le falsità dei social, che ti rubano l'anima e non te ne accorgi nemmeno come attestano le ultime ammissioni di Zuckemberg, allora esclamiamo insieme, ognuno con la sua risposta:

Purtroppo la nave galleggia.

Le radici dell'Europa

Tra papi, vescovi e parroci e con il parlamento in ebollizione per la crisi di governo, la fortissima presenza delle lobby estere, la paventata altalena in borsa e le speculazioni finanziarie in affanno, il cittadino che fa?

Io mi sono riletto un libro Le radici dell'Europa di Francesco Favati. In queste circostanze un buon libro di Storia è un toccasana per il cervello. Francesco Favati, un caro amico purtroppo scomparso, una cultura enorme, un viaggiatore per conto dello Stato in tutti i continenti, comincia così, poche righe che voglio trasmettervi e poi ragionateci sopra.

“ Uno degli elementi fondamentali di ogni civiltà, che sia degna di questo nome, è quello giuridico. Il motivo dominante è quello dei rapporti tra gli uomini diretto alla loro regolamentazione ed alla organizzazione in vista in una elevazione comune.

A Roma e non altrove si è costruito, forgiato, sviluppato un sistema giuridico che doveva diventare uno dei cardini della civiltà occidentale ...”

Prosegue questo testo con le raffigurazioni originali dell'autore sui grandi temi che hanno consentito a Roma sulla base di questo principio di conquistare mezzo mondo con la sapienza ingegneristica, l'espansione geografica dominante dovuta alle legioni e alle armi, alla marina romana, le strategie in progresso e la capacità di gestire una moltitudine di popoli.

Genova é viva, lettera di Vincenzo Onorato

Genova, 14.08.2019 - Grazie all'impegno del Governatore Toti e del Sindaco Bucci, noi di Onorato Armatori riusciamo a confermare con orgoglio e cuore che i dati passeggeri, a metà stagione, danno coraggio a Regione, Città e a Noi Compagnia: a gennaio perdevamo il 25%, anno contro anno, del traffico. Ad oggi siamo esattamente in pari fra passeggeri trasportati e prenotati rispetto all'anno scorso: 720.000 presenze. È stato uno sforzo titanico, ma soprattutto ancora grazie all'incredibile sforzo del Governatore e del Sindaco nel promuovere Genova e la Liguria tutta. Genova è VIVA!

Vincenzo Onorato

La povertà in Africa è una scelta

“La povertà in Africa è una scelta. È dimostrato. I problemi dell'Africa sono il risultato di scelte sbagliate”. Così si è espresso Monsignor Gilbert Justice Yaw Anokye, arcivescovo di Kumasi, Ghana, e Presidente di Caritas Africa. Fra i fattori che elenca: guerre, estremismo religioso, instabilità politica, corruzione, tirannie, incuria. "Abbiamo dormito per troppo tempo, dobbiamo svegliarci subito". Il contrario di quel che dicono Fao e Christian Aid. Che danno la colpa principale ai cambiamenti climatici. (La Nuova Bussola Quotidiana 13 agosto)

Calatrava, adesso puniscono anche gli archistar

L'architetto spagnolo Santiago Calatrava progettista, autore del ponte in cemento e vetro del Canal Grande a Venezia nel 2008, dopo tante denunce per le rovinose cadute dei passanti e per l'obbrobrio urbanistico del “ponte” autorizzato dai precedenti assessori comunali e soprintendenze, è stato finalmente *sanzionato* con una somma di denaro. Poca cosa per questi archistar milionari, ma intanto è una tendenza etica ed estetica: che vadano nella sabbia dei deserti a fare le

loro schifezze! E' assodato esaminando le loro "opere che questi archistar sono senza sentimento e coscienza, civile e religiosa; ce ne sono di esempi, ne parleremo.

Una biblioteca di argomenti navali che naviga senza timoniere

Buongiorno a tutti, mi presento:

sono la figlia del prof. Livio Donaio, vecchio socio del Gruppo di Cultura Navale; mio papà purtroppo è mancato nel 2013 ed io Vi scrivo perché mi trovo ora, a mio malincuore, a dover mettere mano alla sua biblioteca ancora conservata intatta nella sua libreria che vanta un'ampissima raccolta di libri soprattutto di argomento navale, data la sua passione per il modellismo e la storia navale; libri in ottime condizioni perché mio papà li conservava con estrema gelosia e cura e che spesso si faceva inviare anche dall'estero, Inghilterra, America, Germania, Francia, per cui molti in lingua. Vi invio le foto dei libri che al momento sono riuscita ad esaminare e che sono una minima parte di quelli che la libreria custodisce. Io purtroppo sono costretta a venderli. Se qualcuno fosse interessato mi può contattare tramite questa email o tramite il cellulare: 346 0111679 anche su whatsapp .

RingraziandoVi per la cortese attenzione e scusandomi per il disturbo Vi porgo i miei cordiali Saluti

Anna Luisa Donaio

DISCUSSIONE SULLA POESIA

Anemoni d'avorio di Anna Bartiromo

Anna Bartiromo ha ricevuto il riconoscimento internazionale della Critica per il settore Poesia a Messina . Il suo ultimo lavoro (7 libri di versi) uscito a luglio s'intitola Anemoni di avorio, Ivory Anemones , un libro di poesie edito da Graus edizioni, € 15 , versi nuovi e versi già pubblicati con la prefazione di Francesco d'Episcopo e una post fazione di Francesca Caiazzo con le sue illustrazioni, e della stessa autrice, questa sublime poetessa di Piano di Sorrento:

“ ...Dietro i versi , oltre le parole, l'antico affiorare di sentimenti contrastanti , l'affanno del quotidiano e la fatica del vivere che si palesano all'uomo in un'autentica realtà spesso difficile da gestire : ‘ il Bene e il Male’ , ponendolo così di fronte ad un'unica , alquanto, irreversibile scelta – o l'uno o l'altro- a volte senza vie d'uscita , a meno che non si riesca a

guardare lontano, oltre i propri egoismi e le inconfessabili paure fino al raggiungimento di una salvifica luce.. “

Che dire di più cara Anna, che cos'è la poesia l'ha descritta nel precedente DL NEWS Vittorio G. Rossi , una ricerca di verità, H. James, Quasimodo scriveva che la poesia non deve dire ma essere... Siamo entrati nelle stanze dai cervelli e dalla cultura della ricerca letteraria della rivista Anterem per capire la profondità della poesia .

In questo Anemoni d'avorio mi hanno tra le altre suggestionato Serenata per una conchiglia, Cimitero sulla collina, Il mare...

Nella breve ricerca di Anterem mi trova d'accordo che la poesia si allarga alla scienza che ne è il naturale sbocco antropofornico. Ma la poesia è solo parola? Leggendo le poesie di un'altra poetessa , Marialuigia Sezzi direi di sì.

Se tu riesci in poche righe a tradurre il tuo pensiero e lo fai diventare universale allora la parole sono illuminate come scriveva Ungaretti E per illuminarle Anna Bartiromo ci ha regalato questo Anemoni d'avorio .

Silvestro Sannino ha scritto un libretto favoloso che l'amico Carlo , innamorato di Dante, soprattutto dell'odisseo , ha apprezzato molto, s'intitola Dante e la navigazione, una sorpresa come Beatrice nuda di quel grande studioso e letterato che è il professor Emilio Costadura.

Insomma Bartiromo ci ha riempito di riferimenti spirituali e del gusto della cultura. (DL)

UN SOLO DESIDERIO: TRATTATECI COME LAVORATORI

LA FORMAZIONE DEGLI UFFICIALI DELLA MARINA MERCANTILE E LA LAUREA TRIENNALE

Caro Decio,

A proposito di istruzione nautica ti invio un trafiletto apparso sul giornale locale "IL PROCIDANO". Si dà il caso che Maurizio è un mio giovane nipote che, da brillante primo ufficiale, senza arrivare al grado di Comandante, si è appassionato all'attività di istruttore tenendosi sempre aggiornato ed in linea con il "sistema Internazionale" e maturando una lunga esperienza.

Tobia Costagliola

L'isola di Procida riesce sempre ad esprimere tanti professionisti qualificati che occupano posizioni apicali in vari ambiti, con particolare riferimento, considerata la storica vocazione marinara, in quello marittimo. Tra questi ci piace segnalare Maurizio Scotto marittimo fino al 2012, titolare di patentino e patente, imbarcato come primo ufficiale di coperta. Dal 2012 Maurizio lavora all'Imat di Castelvoturno in qualità di istruttore/formatore. Ha iniziato con i corsi generici tipo Pmr e Sopravvivenza e Salvataggio, poi il Bridge Team fino ad arrivare ai recenti Ecdis, i corsi sull'uso delle carte elettroniche sulle navi. Il centro Imat è considerato eccellenza nel suo campo ed il procidano Maurizio Scotto è tra gli istruttori europei più certificati e abilitati.

GIANNA CAMALICH UNA VOCE CONTROCORRENTE CHE CONOSCE MOLTO BENE L'AMBIENTE MARITTIMO E QUELLO FORMATIVO: ALTROCHE' UFFICIALI 4.0

Ho appena terminato la lettura della ultima DL NEWS e , ovviamente mi sono soffermata sull'intervento del Comandante Costagliola che ha centrato appieno il nocciolo del problema: la necessità di far chiarezza e creare un'unico percorso formativo per tutti coloro i quali desiderano intraprendere la carriera del mare così come ha fatto il Belgio con la sua AMA che, non solo offre l'opportunità di conseguire un bachelor degree (6 livello EQF), ma riesce anche ad ottimizzare il tempo perché rilascia anche il COCOOW.

Quindi tre anni dopo aver conseguito il diploma nautico (4 livello EQF) lo studente si ritrova laurea e titolo di ufficiale in mano!!!!

Complimenti ai belgi!!!!

In Italia abbiamo il buon vecchio istituto nautico e tanta buona volontà da parte degli studenti appena diplomati che si mettono alla ricerca degli imbarchi per poter fare i 12 mesi di navigazione obbligatori richiesti e una serie di corsi necessari per poter fare l'esame in Capitaneria e ottenere così il COC.

Oppure ci sono le Accademie che rilasciano un ulteriore diploma ITS (5 livello EQF), ma NON la certificazione COC.

(Le ultime sessioni d'esame per l'Accademia di Genova sono state fatte in contemporanea con le sessioni presso la Capitaneria , ma sono esami fatti ad hoc per loro.....)

Ora arriva anche a Genova la laurea , la quale però, secondo quanto dice la Dott.ssa Fara NON si occupa della formazione a bordo, obbligando così chi

si vuole imbarcare a ricominciare da capo dopo aver conseguito la laurea!!!!

Un bel casino!!!! Se mi perdoni il termine!!!!

Io vedo due aspetti importanti dello stesso problema:

il primo è quello di creare d'ora e in avanti un percorso simile al Belgio , univoco, uguale per tutti, che diventi CONDIZIO SINE QUA NON per tutti i nostri ufficiali;

Il secondo problema ancora più complicato del primo è quello di occuparsi di tutti i giovani ufficiali di oggi (tutti formati con il solo diploma nautico) per trovare il modo di riconoscere loro dei CFU tali che, implementati da qlc esame e una tesi finale possano far ottenere anche a loro (che di esperienza sul campo ne hanno da vendere!!!) un bachelor degree!!!! Ma deve essere un riconoscimento serio, non come a Napoli che ad un primo ufficiale di coperta riconoscono solo 60 CFU..... ma stiamo scherzando????

Se un marittimo ha il titolo di primo ufficiale significa che ha fatto minimo 12 mesi di navigazione come allievo ufficiale, poi, dopo aver frequentato tutta una serie di corsi secondo la STCW, ha superato un esame in Capitaneria. Dopodiché , dopo altri 18 mesi di navigazione con il grado di ufficiale e altri corsi previsti dalla STCW, ha frequentato il corso Direttivo della durata di un mese e mezzo ca e ha superato un altro esame in Capitaneria.

E tutto questo percorso viene valutato con 60 CFU per una laurea con la quale, una volta conseguita, a bordo navighi come terzo ufficiale????

Secondo me c'è qualcosa che non va!!!

Qui deve intervenire il MIT che insieme al ministero dell'istruzione si faccia carico una volta per tutte di questo annoso e scabroso problema!!

Bisogna trovare una soluzione!!!!

Un ultima cosa e poi chiudo: leggo su Vita e mare sempre a proposito del corso laurea dell'Università di Genova:” Il corso universitario in partenza a Genova si rivolge a tutti i giovani diplomati , con preferenza Nautici, ancora meglio se Allievi o Ufficiali già in attività che abbiano il desiderio di innalzare il proprio background tecnico professionale.”

QUI NON SI TRATTA DI DESIDERIO , qui si tratta semplicemente di fare uno studio di fattibilità anche in considerazione del fatto che gli ufficiali che navigano sono lavoratori che sono sempre lontano da casa e quindi in che modo potrebbero frequentare ????????

Sinceramente Decio non so dove si andrà a finire mi sembra che chi parla non abbia il cervello connesso !!

Gianna Camalich

Cara Gianna, nel 2015 i funzionari europei erano 15000 oggi sono 60000 è una malattia anche se molto ben pagata, ma è diffusa soprattutto in Italia; hai ragione il nostro desiderio è semplice , trattate i marittimi come lavoratori e promuovete la loro professionalità. Ti allego anche due righe del bando dell'Università di Genova su come diventare ufficiali e acquisire una laurea triennale. Peccato che il 26 di agosto scade l'iscrizione. Ma avremmo dovuto metterci a un tavolo, ministero, accademia, nautici,collegi. (DL)

Università Genova bando di accesso al corso Maritime science and technology classe L28 Laurea triennale 15 candidati più tre no UE per la formazione di Deck Officer and engineer Officer e un terzo Engineer Officer and electro-technical officer per la gestione impianti di bordo. Scadenza bando 26 agosto 2019 , ulteriori informazioni DITEN Department , via all' Opera Pia 11 a Genova ; email: [marine@diten,unige.it](mailto:marine@diten.unige.it)

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“ IL PIROSCAFO TOSCANA: UNA LUNGA E AVVENTUROSA CARRIERA SUI MARI “

Nave simbolo dell'esodo drammatico degli esuli giuliano dalmati

Probabilmente quando venne varato nel febbraio del 1923 presso i cantieri “AG Weser” di Brema, né le maestranze del “Norddeutsher Lloyd” né i dirigenti della grande compagnia di navigazione tedesca immaginavano che questa modesta unità avrebbe avuto la carriera lunga e avventurosa che la vedrà protagonista nei decenni successivi. Analogamente all'italiana “Navigazione Generale Italiana” che in quegli stessi anni doveva ancora

fondersi con “Lloyd Sabaudo e “Linea Cosulich” per formare quella “Italia di Navigazione” di illustre memoria, il “Norddeutscher Lloyd” di Amburgo gestiva, oltre ad alcune minori, due linee passeggeri principali: quella per gli Stati Uniti d’America ed un’altra per l’Estremo Oriente via Canale di Suez. Sulla prima erano impiegate le unità di punta della flotta mentre sulla seconda operava naviglio minore anche se ugualmente solido, confortevole e affidabile.

Il piroscafo “Saarbrücken” (letteralmente “ponte sulla Saar”) era uno di questi: prendeva il nome dalla ridente città capoluogo del land tedesco del Saarland al sud del paese al confine con la Francia, stazzava circa 9.500 tonnellate ed era una nave mista con modesti anche se ben rifiniti spazi interni per 198 passeggeri sistemati in cabina più altri 142 posti ricavati negli interponti e riservati agli economici passaggi utilizzati dalla clientela asiatica meno abbiente composta soprattutto da lavoratori stagionali lungo i tanti porti dell’itinerario: manodopera indiana per i mercati di Singapore, addetti all’edilizia per Hong Kong, operai cinesi e, anche, pellegrini diretti o provenienti dai luoghi santi dell’Islam. La silhouette della nave era quella tipica dei piroscafi misti dell’epoca: prora dritta e poppa a clipper, pronunciato e lungo cassero prodiero, sovrastrutture raggruppate a centro nave e raccolte attorno all’unica snella ciminiera, due alberi e tanti bighi di carico e gru per agevolare e sveltire le operazioni di carico e scarico anche in eventuali porti poco attrezzati. Nelle sue capienti cinque stive potevano essere alloggiate più di 9000 tonnellate di merci e due macchine alternative a vapore della potenza di 4200 CV alimentate da cinque caldaie a carbone le consentivano di raggiungere la modesta velocità di 12 nodi, ritenuta all’epoca più che soddisfacente per le esigenze della linea che la nave sarebbe andata a coprire e sulla quale non era così impellente la corsa alla velocità che, per ragioni competitive, le compagnie di navigazione dell’epoca mettevano in atto su altri settori operativi, “in primis” quello del Nord Atlantico. Anche la scelta dell’alimentazione a carbone potrebbe apparire ormai antiquata in un momento in cui quasi tutte le marinerie cominciavano a rivolgersi ai motori a turbina o diesel alimentati a nafta: probabilmente la scelta fu fatta a causa dell’ampia possibilità di approvvigionarsi a basso prezzo di tale combustibile dai bacini nazionali della Ruhr allora in piena attività. L’equipaggio ammontava a 176 membri e la nave era lunga poco meno di 150 metri e larga quasi 18. A due eliche, a causa di alcuni problemi riscontrati nella stabilità trasversale durante le prime prove a mare, vennero aggiunte prudentemente due controcarenne allo scafo, del tipo di quelle che vediamo comunemente oggidi applicate alle fiancate di tanti traghetti ma

abbastanza singolari all'epoca per una nave mercantile e non da guerra. Risolto felicemente questo problema, per oltre un decennio il piroscafo venne adibito alla linea mista passeggeri-merci per l'Estremo Oriente. Porto di partenza Bremerhaven o Amburgo e capolinea a Shanghai, diversamente dalle navi britanniche che di solito si fermavano per ovvie ragioni ad Hong Kong allora colonia inglese. Alcune volte i lunghi viaggi, che prevedevano scali in Medio Oriente, India e Sud-Est asiatico, proseguivano per il Giappone mentre nel Mediterraneo, prima di attraversare il Canale di Suez, la "Saarbrücken" e le sue consorelle scalavano, fra gli altri, il porto di Genova.

Nel 1935, con l'immissione in linea fra l'aprile e il dicembre di quell'anno di tre nuove, più grandi e moderne unità che saranno la "Potsdam", la "Scharnhorst" e la "Gneisenau" di più di 18.000 tonnellate e, con i loro 20 nodi, ben più veloci, la "Saarbrücken" diventò obsoleta e venne offerta sul mercato. In quel momento, a seguito dei preparativi per l'imminente guerra d'Etiopia, il governo italiano sentiva la necessità di dotarsi di un certo numero di navi passeggeri o miste da adibire al trasporto delle truppe e dei mezzi necessari onde supportare lo sforzo bellico imminente. Nell'ambito della sempre più stretta alleanza con la Germania che di lì a pochi anni porterà ai tragici sviluppi che sappiamo, fu abbastanza naturale che l'Italia si rivolgesse al mercato tedesco: fu così che ben nove unità, fra cui, appunto, la "Saarbrücken" e la sua gemella "Coblenz", vennero ribattezzate con nomi di regioni italiane e date in gestione alla "Società Italia" di Genova. Oltre alle due appena citate avremo quindi: "Werra" ribattezzata "Calabria", poi "Melita" che diverrà "Liguria", "Risolute"- "Lombardia", "Minnesota"- "Piemonte", "General Mitre"- "Sannio", "Bahia Blanca"- "Umbria" e infine "Sierra Ventana" -"Sardegna". Nel 1936, nel corso della fase finale della ristrutturazione dei servizi marittimi nazionali nell'ambito del gruppo "Finmare", passeranno tutte al "Lloyd Triestino" e non verranno mai impiegate in servizi passeggeri di linea ma resteranno sempre a disposizione del Ministero delle Colonie attraverso la Regia Marina. Al pari delle sue consorelle, la "Saarbrücken", ribattezzata "Toscana", verrà impiegata all'inizio come trasporto truppe nella guerra d'Etiopia effettuando sei viaggi con partenza da Napoli e arrivo nei porti dell'Eritrea e della Somalia trasportando ogni volta circa duemila uomini. Sarà poi la volta della guerra civile spagnola con varie traversate da e per Barcellona, Malaga e Valencia e poi, dopo un breve periodo di inattività, col passaggio al "Lloyd Triestino" la vedremo di nuovo impiegata nel trasporto di altre truppe, maestranze e lavoratori alla volta dei porti della Spagna, Cadice soprattutto, allorché la nazione era ormai quasi tutta in

mano alle forze nazionaliste del Generalissimo Franco. Seguì fra 1938 e '39 un periodo in cui la nave venne data in gestione alla "Flotta Lauro" per trasportare in Libia più di 1700 famiglie per un totale di 20.000 nuovi coloni italiani, nell'ambito del programma di colonizzazione del paese voluto dal suo nuovo governatore Italo Balbo. Seguiranno nel maggio del 1939 alcuni ulteriori viaggi di nuovo alla volta della Spagna per il rimpatrio di 1900 militari italiani colà dislocati a suo tempo e destinati ai nuovi fronti di guerra che si apriranno di lì a poco. Detto per inciso, fra costoro vi sarà, compreso un mio congiunto, chi fra Guerra d'Etiopia, Spagna e secondo conflitto mondiale, si farà ben dieci anni di guerra continuati o quasi: se DL NEWS è un periodico fatto di navi ma soprattutto di uomini, a mio avviso un pensiero riverente va anche a questi ultimi appena citati.

Il 10 giugno 1940, giorno fatidico dell'entrata in guerra dell'Italia, il "Toscana" si trovava, insieme alla consorella "Sicilia" ex "Coblenz" già citata, nelle acque del Dodecaneso, allora italiano, dove le due unità restarono praticamente inattive in attesa di un futuro impiego fino al dicembre di quello stesso anno, quando ne venne decisa per entrambe la trasformazione in navi ospedale, in virtù delle loro dimensioni e capienza che le avrebbero rese ideali per quel tipo d'impiego. Di conseguenza, fra il gennaio e il marzo del 1941 "Toscana" e "Sicilia" vennero adattate parzialmente per questa nuova mansione, in vista di una successiva radicale trasformazione in tal senso, direttamente nel porto di Rodi con uomini, mezzi, personale medico e materiali conseguenti fatti arrivare apposta dall'Italia: requisita ufficialmente dalla Regia Marina Militare, iscritta nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato e ridipinta con lo scafo bianco, ampia fascia verde da prua a poppa, tre croci rosse sulle fiancate a proravia, poppavia e centro-nave ed una sul fumaiolo in ottemperanza alle norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra, la "Toscana" lasciò l'isola di Lero per la sua prima missione il 5 marzo 1941 con a bordo un certo numero di militari feriti e malati oltre a tanti italiani residenti nel Dodecaneso che, in quei frangenti, desideravano riunirsi alle famiglie di origine in Italia. Dopo avere attraversato senza problemi il Mare Egeo e lo Ionio ed essere stata avvistata fortunatamente senza conseguenze da parte di aerei inglesi in volo di ricognizione, la nave giunse a Taranto: qui sbarcò i suoi passeggeri per essere trasferita a Trieste dove rimarrà ai lavori fino al 25 maggio del '41 per portarsi poi a Venezia onde imbarcare le attrezzature sanitarie necessarie per divenire appieno operativa negli ultimi mesi di quello stesso anno e avviarsi ad una parentesi bellica che sarà lunga e sovente rischiosa. In totale l'unità parteciperà a ben 54

missioni come nave ospedale, trasportando quasi cinquemila tra feriti e naufraghi e circa 30.000 ammalati prelevati soprattutto dai fronti del Nord-Africa. I porti di Tripoli, Bengasi, Tobruk e, in Italia, Napoli e Palermo furono quelli che più la videro all'ormeggio, impegnata ininterrottamente fra 1941 e 1943 sia in convogli che in missioni isolate da cui, diversamente da tutte le consorelle della serie "Regioni" ed a tante altre unità della nostra marina mercantile requisite per scopi bellici che verranno affondate o rese inutilizzabili, riuscì sempre a fare ritorno anche se non venne risparmiata dai siluri e dalle bombe alleate che però fortunatamente non le procureranno mai danni irreparabili. Durante una di queste missioni, nell'autunno del 1941, mentre stava lasciando con un migliaio di persone a bordo il porto di Tripoli sottoposto in quel momento ad un pesante bombardamento, nell'infermeria della nave nascerà un bambino cui verrà conferito come secondo nome quello di "Toscano" proprio in onore dell'unità che aveva appena posto in salvo i suoi genitori e a bordo della quale si era verificato quel lieto evento, seppur in un momento alquanto critico come è facile intuire. Ci saranno episodi meno felici, come il pesante bombardamento e mitragliamento da parte di una squadra di velivoli statunitensi che il piroscafo subirà il 29 aprile del 1943 al largo di Capo Bon mentre rientrava dalla Tunisia diretto a Messina: nonostante le chiare insegne della Croce Rossa e la trasmissione dei dovuti segnali di riconoscimento, fra i novecento e più presenti a bordo ci furono alcuni morti e parecchi feriti fra il personale medico e l'equipaggio, alcuni dei quali di notevole gravità. La nave non venne comunque danneggiata più di tanto e seguirono altre missioni, spesso in tandem con le altre navi ospedale "Aquilaia" e "Virgilio", due transatlantici riadattati per quell'uso e che poi si perderanno nel turbine della guerra: l'8 settembre la "Toscana" si trovava nella rada di Gaeta, da dove salpò in tutta fretta la notte successiva alla volta di una Palermo ormai in mano agli alleati mentre i tedeschi occupavano la città laziale. Da Palermo continuò per Malta e da lì proseguì nel suo servizio attraverso il Mediterraneo ed il Canale di Sicilia non più ai comandi dell'Asse ma degli alleati, riuscendo in tale guisa ad evitare non più i siluramenti ed i bombardamenti degli anglo-americani ma quelli della marina germanica e della Luftwaffe. Nell'autunno del 1943 venne affiancata dalla "Principessa Giovanna" già della "Italia di Navigazione", unica altra nave ospedale italiana ad essere rimasta in efficienza: in totale le due unità operarono sei missioni, gestite al momento ancora dal loro equipaggio italiano, trasportando feriti e malati sia britannici che americani che italiani. Nel gennaio del 1944 verranno però totalmente requisite dalla Royal Navy britannica per essere spostate

su acque più orientali operando da Malta verso i mari della Grecia ed i porti di Haifa e Alessandria d'Egitto.

Sottoposta ad un turno di lavori di manutenzione all'apparato motore in Inghilterra, la "Toscana", ribattezzata "Hospital Ship N. 59", dal dicembre 1944 sarà di nuovo nel teatro di guerra italiano, a disposizione in una Napoli, liberata da poco, del nuovo governo provvisorio del Sud d'Italia. Issata di nuovo la bandiera italiana e ripreso il suo nome di "Toscana" alla fine delle ostilità, verrà in un primo momento destinata ai collegamenti d'urgenza fra Napoli, Palermo e Cagliari in attesa che la "Tirrenia" riorganizzasse la propria flotta. Poi, restituita formalmente al "Lloyd Triestino" nell'ottobre del 1946, unica nave passeggeri superstite fra le tante che la compagnia giuliana poteva annoverare anteguerra, ne riprese i colori con scafo nero e ciminiera gialla con aggiunta di bordo e banda blu alla sommità e venne impiegata per il rimpatrio da Libia e Tunisia di molti nostri connazionali, profughi ed ex-prigionieri: nello stesso periodo riportò anche da Napoli a Massaua un certo numero di coloni italiani che vollero ritornare in Africa orientale dopo averla lasciata nel 1942 a seguito dell'occupazione britannica.

L'ESODO DEI PROFUGHI ISTRIANI

L'episodio più importante di quel periodo fu però l'evacuazione dei profughi istriani in cui il "Lloyd" impiegò la "Toscana", considerandola più che adatta all'impiego ma anche perchè al momento era una delle poche nostre unità rimaste a galla. Fatto sta che, a partire dagli inizi di febbraio del 1947, al comando del capitano Caro la nave iniziò una spola continua fra i porti istriani di Pola e Fiume e quelli italiani di Venezia e Ancona trasportando ad ogni traversata circa duemila persone che lasciavano l'Istria e la Dalmazia prima che quelle terre, italiane all'ottanta per cento, venissero sacrificate alla politica internazionale e cedute ingiustamente alla Jugoslavia del maresciallo Tito. Fu una pagina di storia dai risvolti drammatici e penosi per chi la visse sulla propria pelle e vergognosi per le responsabilità politiche precise, sia jugoslave che italiane, che non sono state chiarite del tutto nemmeno oggi. Nel complesso, con l'ultima traversata del 20 marzo 1947, la "Toscana" portò a termine quell'esodo biblico per cui è ancora giustamente ricordata da quanti vi presero parte e sono ancora in vita, trasportando in un'Italia che non accolse col calore che avrebbe dovuto questi suoi disgraziati connazionali: in totale, in dieci viaggi essi furono quasi 17.000, tanti dei quali, delusi dall'accoglienza trovata in patria, preferiranno di lì a poco emigrare verso paesi lontani usufruendo spesso degli stessi servizi marittimi del "Lloyd

Triestino” ed imbarcandosi in gran parte di nuovo proprio sulla medesima nave che li aveva salvati da un destino molto incerto e li aveva trasportati in quella che a diritto e ragione essi consideravano una madrepatria che però non li voleva più.

Terminata anche questa missione, la “Toscana” riprese per un breve periodo il servizio di rimpatrio dei profughi dall’Africa settentrionale, finché nell’agosto del 1947 entrò presso i Cantieri San Marco di Trieste per nuovi e importanti lavori di rimodernamento.

Probabilmente in altri frangenti, data l’anzianità della nave e l’intenso impiego cui era stata sottoposta sotto varie bandiere da quasi un quarto di secolo, se ne sarebbe decisa l’alienazione: ma il momento era critico, il naviglio scarseggiava, le nuove costruzioni avrebbero richiesto ancora qualche anno d’attesa e quindi si decise di procedere recuperando quanto era più possibile. In tale ottica alla “Toscana” venne parzialmente ristrutturato l’apparato motore, equipaggiato ora con più moderne caldaie a nafta, il fumaiolo venne ridisegnato con una sagomatura dalla linea semplice ma più bassa e moderna e vennero ampliate le sistemazioni passeggeri fino a potere alloggiare più di ottocento persone in una classe unica piuttosto spartana ma abbastanza confortevole e opportunamente concepita per il trasporto degli emigranti. La stazza lorda fu leggermente incrementata ma la velocità restò quella di sempre piuttosto contenuta di dodici nodi. Contrariamente alle altre unità passeggeri del “Lloyd”, lo scafo non venne ridipinto di bianco ma conservò il colore nero di solito assegnato, con le debite eccezioni, alle navi da carico della flotta. Rientrata in servizio nel febbraio 1948, venne assegnata alla lunga linea per l’Australia oltre Suez e per qualche viaggio verso Durban in Sud-Africa sempre carica di emigranti, per lo più italiani e greci, dapprima con capolinea a Trieste, poi da Genova e Napoli e infine di nuovo da Trieste quando vennero immesse in servizio, all’inizio degli anni Cinquanta, le nuove “Australia”, “Neptunia” e “Oceania” che abbiamo già rievocato a suo tempo in questa rassegna. Nonostante la loro entrata in linea, la “Toscana” continuò nel suo servizio emigranti ancora per qualche anno, a disposizione del “C.I.M.E.-Comitato Intergovernativo per le Migrazioni Europee” e limitando spesso i propri approdi “Down Under” al solo scalo australiano di Fremantle sulla costa occidentale di quel grande paese e porto di Perth, l’importante città dove tanti di questi emigranti erano allora diretti.

L’anziana nave, ormai superata e non più a passo coi tempi, lascerà Trieste per il suo ultimo viaggio verso gli antipodi il 14 settembre 1960. Negli ultimi anni il suo stato di servizio verrà interessato da vari problemi tecnici

dovuti alla vetustà delle sue macchine e in alcuni casi sarà la perizia del suo equipaggio a non fare degenerare in tragedia questo tipo di avarie: nel corso di una delle sue ultime traversate si arrivò al punto di doverla evacuare pensando che affondasse anche se poi l'emergenza si risolse felicemente con l'unico strascico di un tendenzioso con un rimorchiatore norvegese che l'aveva presa a traino in pieno Oceano Indiano e ne reclamava la proprietà secondo le leggi del mare allora vigenti. Il fatto diede adito ad un contenzioso giudiziario che vide vincitore il "Lloyd Triestino" ma anche per questo motivo si decise il completo disarmo dell'anziana unità e la sua cancellazione dai registri navali sul finire del 1961.

La "Toscana" verrà infine demolita, sempre a Trieste, nel corso del 1962, contemporaneamente al "Conte Grande", un altro importante e senz'altro più celebre protagonista della storia della nostra Marineria Passeggeri, smantellato negli stessi giorni a La Spezia. Anche la "Toscana", nave senz'altro minore e mai adibita al trasporto di lusso in cui la flotta italiana si specializzerà nel tempo, ha comunque il suo posto in questa storia del nostro recente passato marittimo ed è giusto che venga ricordata, come, assieme ai purosangue, è opportuno in campo ippico ricordare anche i tanti cavalli da tiro che sono stati senz'altro meno prestigiosi ma ugualmente utili per gli scopi cui l'uomo li ha destinati. In tale prospettiva, e tornando alle navi, il piroscafo "Toscana" ha certamente adempiuto a ciò durante la sua lunga carriera sui mari, che è stata, appunto, lunga e avventurosa e non deve essere dimenticata.

Francesco Pittaluga

Genova, 12 agosto 2019

Ingegnere aeronautico Console Associazione "A Compagna"-Genova
Storico aero-navale

.....
NAVIMTEO DI MEGGIORIN PREVEDE TEMPO BUONO

Navimeteo are proud to announce the opening of a new international operational office

Navimeteo are proud to announce the opening of a new international operational office — Navimeteo Ltd — based in the maritime town of Falmouth, Cornwall

Visit www.navimeteo.com or email tim.sykes@navimeteo.com to get in touch.

Navimeteo Limited — Tremough Innovation Centre S031 — Penryn, Cornwall TR10 9TA — T. +44 1326 567211

Weather Office

Porto di Chiavari, n.15, Chiavari (GE), 16043, Italy

T. +39 0185 45611

Navimeteo Ltd

Ponte Morandi un anno dopo di Stefano Briata

Il 14 agosto 2018, in una mattinata piovosa, alle 11.36, la pila 9 di Ponte Morandi crolla all'improvviso portandosi via 43 persone innocenti in poco meno di 14 secondi. Che cosa è successo quella mattina? Si tratta di una domanda che ha già un risposta: come si vede bene nel video di una telecamera posta all'interno di un'azienda, reso pubblico il 29 giugno 2019, uno strallo che stava vibrando pericolosamente ha ceduto all'improvviso, facendo crollare quella parte di struttura, come avevo già spiegato in un precedente numero di DL News grazie a un libro di fisica delle Scuole Medie Superiori.

Cosa resta del ponte un anno dopo? La sua ricostruzione è iniziata subito, senza perdite di tempo grazie alle pressioni politiche del sindaco di Genova Bucci, del presidente della Liguria Toti, e dell'ex vice-ministro alle infrastrutture Rixi: ai primi due sono stati conferiti poteri straordinari per superare ostacoli burocratici, la cui struttura sta funzionando molto bene, anche in stretta collaborazione con ANAC, DIA e DDA. A dispetto di quello che dicono i media, i lavori stanno procedendo celermente, dato che sono già state poste le fondamenta dei nuovi piloni, e a breve verrà avviata la rimozione dei detriti del resto della struttura demolita recentemente.

Il 28 giugno 2019 il viadotto Polcevera, poi ribattezzato Ponte Morandi, della A10, è stato del tutto demolito. La demolizione delle pile 10 e 11 sono state buttate giù con l'esplosivo, al cui atto finale ho assistito dal vivo presso il colle di Coronata. Tuttavia, mi preme ricordare le parole di Danilo Coppe durante la conferenza stampa qualche ora dopo la demolizione definitiva, titolare della SIAG di Parma, la più importante azienda di demolizioni con esplosivo d'Italia, che ha appunto demolito il ponte, il quale ha svelato che nel 2003 aveva avuto incarico da Autostrade per l'Italia di demolire tale viadotto, rivelando che poi non se ne fece nulla

perché «l'operazione si era rivelata troppo costosa e complessa». Sono parole che fanno riflettere su responsabilità ben precise che hanno nomi e cognomi.

CSTN , la rivista online che si legge come se fosse cartacea

Siamo arrivati ad agosto, tempo di vacanze, ed anche il CSTN chiude non senza avere prima inviato il presente numero 84 che ancora una volta ci ha entusiasmato nella ricerca e nell'impaginazione dei vari articoli che proponiamo. La terza ed ultima puntata chiude il racconto di Minervini - molto apprezzato dai lettori - che ci ha portato sul "Corsaro II" in giro per il Pacifico. Sempre legato al nostro Notiziario ritorna Giancarlo Basile con la cronaca di una regata per . . . uomini duri! e poi ancora storie di gloriose barche dell'altura italiana, amarcord di luoghi magici, la storia al limite del paradossale di un vecchio primato del 1939 della nostra industria navale . . . e tanto ancora. Grazie al nostro talentscout, Giovanni Iannucci, sempre attivo in Redazione, abbiamo avuto il privilegio di ricevere un altro straordinario ed inedito racconto di un'impresa compiuta dell' ORSA MAGGIORE, la nave scuola della M.M. , che tra il 1995 e il 1998 ha compiuto - su volere dell'allora C.S.M. amm. Angelo Mariani - il Giro del Mondo. I comandanti, due velisti Ufficiali di Marina dell'epoca d'oro dello S.V.M.M. - C.V. Fabio Ghia e C.V. Armando Leoni, che si sono avvicendati al comando del "ORSA" hanno scritto per il Notiziario il resoconto dell'impresa che noi pubblicheremo al più presto per intero in un numero speciale dedicato all'evento. Nel ringraziarli ci congratuliamo con gli estensori che hanno fatto un gran bel lavoro, meritorio anche di "riempire un vuoto storico" che la Marina non ha mai pensato di fare. Siamo andati sul sito M.M. dell' ORSA e non abbiamo trovato nulla sulle circumnavigazioni del globo, che sembra siano state addirittura due. Almeno una di esse Fabio Ghia e Armando Leoni sono riusciti a documentarla degnamente

SALVARE IL MONDO CON UN FILM ?

Purtroppo il film di *stasera* ,Dowsizing, la "scusa" di salvare il mondo cede il passo all'annientamento totale della persona umana ridotta nelle sue dimensioni quasi a un moscerino affinché il Consumo globale di cibo e altro si riduca

all'osso e dove nessuno si preoccupa minimamente che ne risultano ridotte anche le capacità intellettivo- cognitive per non parlare poi dei sentimenti che , comunque, pare non abbiano più il valore di una volta. Una trama sviluppata in modo farraginoso, arido e poco convincente, a volte squallido, dove, a mio avviso, l'unico vero obiettivo che forse in pochi hanno colto, è come riuscire a manipolare l'ESSERE UMANO" che, sebbene consenziente all'esperimento, non si rende conto di poter essere comunque -usato- suo malgrado, anche in eventuali modi peggiori, in qualsiasi momento, da chi detiene il POTERE.. Tengo a sottolineare che il mio non è l'unico parere sfavorevole dal momento che molti altri non l'hanno dato un voto che superi il 4/ e mezzo-5.... Piuttosto che manipolare 'UOMO' smettiamo di manipolare in modo sconsiderato la TERRA che sarebbe, di certo, la cosa migliore. Intanto ringrazio quanti hanno condiviso con me questo punto di vista. Anche Gulliver incontra- gli uomini piccoli- ma quella non è una visione turpe del mondo bensì una satira politica in un tempo dove non ci si poteva esprimere apertamente, diciamo un po' alla stessa stregua di ALICE nel Paese delle meraviglie... MA questa è un'altra storia. Dormiteci su.

ANNA BARTIROMO

I giovani e i social, ma non é meglio parlarsi ?

Caro Decio condivido le tue giuste osservazioni sulla abitudine dei giovani di affidare a degli scritti il loro pensiero sui cosiddetti social. Non hanno mai riflettuto sul fatto che é " meglio parlarsi.

E' piú facile capirsi e, inoltre, ci sarà pure una ragione che gli umani hanno un linguaggio e lo utilizzano per colloquiare.

Provare per credere..

Un'effimera notorietà può dare l'impressione di essere ma in realtà svanisce come una bolla di sapone.

Ciao, Giancarlo Menti

ISTITUTO ITALIANO DI SALDATURA

International Welder , figura internazionale di Saldatore

Una concreta opportunità di impiego per giovani residenti in Liguria

Genova, 08 agosto 2019 - Oggi ci troviamo immersi nel mondo digitale, fatto di realtà aumentata, di internet delle cose, di robot interconnessi, di straordinarie quantità di dati immagazzinati in siti virtuali, ma dimentichiamo che le grandi opere e le grandi costruzioni in acciaio si realizzano con tecnologie antiche ma costantemente riqualficate come la saldatura. I nuovi percorsi formativi, spesso favoriti da investimenti o progetti di finanziamento istituzionali, trascurano talvolta il ruolo di tecnologie e di risorse che oggi mancano all'industria. "Fincantieri, società italiana fra i leader mondiali per la costruzione delle grandi navi, ha bisogno di 6000 saldatori per affrontare i prossimi anni di lavoro" afferma Giuseppe Bono, Amministratore Delegato della società. Per i giovani residenti in Liguria si prospetta una grande opportunità e una sfida controcorrente, per acquisire le capacità necessarie per affrontare un mestiere tradizionale ma mai come oggi ricercato dalle imprese: il mestiere del saldatore.

A partire dal 26 settembre 2019 presso la Sede del Gruppo IIS (Istituto Italiano della Saldatura) di Genova, dal 1948 azienda leader per la formazione nel campo della saldatura si terranno due corsi della durata di 600 ore ciascuno:

primo corso: formazione, qualificazione e certificazione del personale addetto alla saldatura di carpenterie metalliche navali e tecniche ad essa annesse

secondo corso: formazione, qualificazione e certificazione del personale addetto alla saldatura e montaggio di tubi per il settore navale e tecniche ad essa annesse.

L'obiettivo dei corsi è quello di formare saldatori carpentieri e tubisti per impiegarli presso le società di costruzione che operano nei grandi cantieri navali genovesi. Sul sito dell'IIS alle pagine <https://www.iis.it/progetto-di-formazione-il-settore-navale-saldatura> e [18](https://www.iis.it/progetto-di-</p></div><div data-bbox=)

formazione-il-settore-navale-saldatura-e-montaggi-di-tubolature si possono avere sin d'ora le informazioni preliminari e, a partire dal 27 agosto, tutti dettagli dell'iniziativa. Possiamo anticipare che gli unici requisiti per partecipare alle selezioni e ai corsi di formazione sono un'età compresa tra i 18 e 24 anni, la residenza in Liguria e lo stato di inoccupazione o disoccupazione. Non sono previsti altri requisiti specifici di scolarità o esperienza. Inoltre il 60% dei partecipanti ai corsi, che avrà superato le prove finali di qualificazione, sarà assunto presso le Ditte operanti nei cantieri navali.

La partecipazione ai corsi è gratuita.

Gli interessati dovranno iscriversi di persona in orario 9:00-12.30 presso le strutture di IIS PROGRESS, sede dei corsi, in Lungobisagno Istria 15, Genova, a partire dal 27 di agosto e fino al 17 settembre presentando la domanda di iscrizione che sarà disponibile sul sito IIS, ai link sopra indicati, unitamente alla documentazione indicata sul bando.

Al termine dei percorsi formativi gli allievi che supereranno con successo l'esame finale conseguiranno le seguenti qualifiche:

Il Diploma personale di "International Welder".

Questa qualificazione potrà essere successivamente convertita in certificati di qualificazione in accordo alla norma ISO 9606, in relazione all'impiego dei partecipanti presso un datore di lavoro.

La Qualifica professionale di Saldatore, figura riconosciuta a livello nazionale inserita nel Repertorio Regionale delle Professioni ID Scheda 08-019, SEP 7, ISTAT 6.2.1.2.0 – Saldatori e tagliatori a fiamma.

Info: marta.settecerze@iisprogress.it; tel.: 010.8341.358

PRIME SEMESTRALI DEL MONDO INDUSTRIALE

**UNA GRANDE COMPAGNIA DI ASSICURAZIONE CI MANDA I
RISULTATI AL 30 GIUGNO
EVVIVA LA TRASPARENZA E LA COMUNICAZIONE !**

Pubblichiamo una breve sintesi

**Società Cattolica di Assicurazione - Società Cooperativa
Sede in Verona, Lungadige Cangrande n.16**

C.F. 00320160237 – Iscritta al Registro delle Imprese di Verona al n. 00320160237

Società iscritta all'Albo delle Società Cooperative al n. A100378

Verona, 9 agosto 2019. Il Consiglio di Amministrazione di Cattolica Assicurazioni riunitosi a Verona sotto la Presidenza di Paolo Bedoni ha approvato i risultati al 30 giugno 2019.

Alberto Minali, Amministratore Delegato del Gruppo Cattolica Assicurazioni, ha commentato: “I risultati che presentiamo oggi confermano la traiettoria di crescita intrapresa con disciplina dal Gruppo. Arriviamo a metà del Piano Industriale 2018- 2020 con un risultato operativo che segna un incremento per il sesto trimestre consecutivo, con una raccolta complessiva e un utile che crescono a doppia cifra e con una confermata profittabilità, a dimostrazione delle capacità tecniche e assuntive del Gruppo e della forza distributiva tramite le proprie reti agenziali e bancarie. La solidità patrimoniale si attesta a 1,65 volte il requisito regolamentare, in miglioramento rispetto al precedente trimestre”.

La raccolta premi complessiva del lavoro diretto ed indiretto Danni e Vita1 cresce del 10,6% a €3.268mln (in calo del 2,8% a termini omogenei). Nel business Danni diretto si riscontra un incremento del 3%. La crescita della raccolta Vita è pari al 14,8% ed è accompagnata da un’azione di revisione dei prodotti con progressiva riduzione del profilo di rischio.

1 Comprende i premi assicurativi e i contratti di investimento dei rami vita come definiti dall’IFRS 4.

Cattolica Assicurazioni è uno dei maggiori attori del mercato assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con quasi 3,6 milioni di clienti che si affidano alle soluzioni assicurative e ai prodotti distribuiti, il Gruppo registra una raccolta premi di quasi 6 miliardi di euro (2018). Cattolica conta, a livello di Gruppo, su 1.429 agenzie diffuse su tutto il territorio italiano, sia nei grandi che nei piccoli centri, e su una rete di 1.907 agenti. Per ulteriori informazioni: www.cattolica.it/profilo-societario

STORIA DI PORTI E CITTA'

L'antico Bacino di Carenaggio a Genova da Flavio Scopinich

Cari Amici

Dopo tanto girovagare per il mondo, mi è venuta voglia di illustrare alcuni angoli caratteristici della mia città, una città dalla consolidata vocazione marinara. Mi fa quindi piacere, illustrare l'antico Bacino di carenaggio, collocato nel Porto Antico, nella parte Orientale della vecchia Darsena, situata vicino a Porta dei Vacca. L'amico Decio non pubblica foto, vuol dire che i sottotitoli sostituiscono nella fantasia le immagini.

Bacino di Carenaggio prima dell'accorciamento Accorciato per fare spazio alla sopraelevata

Il bacino di carenaggio in questione è del tipo in muratura, che è uno tra i più comuni. Come consuetudine, le sue iniziali dimensioni erano ragguardevoli, in quanto dovevano contenere una nave intera. Ubicato nelle vicinanze dello specchio d'acqua dell'antica Darsena, con la quale comunica attraverso il lato corto. Costruttivamente parlando, il bacino è posto al di sotto del livello del mare, in questo modo l'imbarcazione che necessita di operazioni di manutenzione all'opera viva dello scafo, può farvi agevolmente ingresso. La via di comunicazione con lo specchio d'acqua viene quindi chiusa attraverso una speciale paratia a tenuta stagna, denominata "Porta Barca" o "Barca Porta".

La "barca porta", è in pratica un grande scatolone di lamiera, che può essere riempito d'acqua e quindi affondare, alloggiandosi nelle guide poste all'estremità del bacino. La tenuta stagna della chiusura è favorita direttamente dalla pressione esercitata dall'acqua esterna sulla superficie della barca porta.

Porta barca con pali per tenerla verticale Porta barca in esercizio a chiusura del bacino

Successivamente, si elimina l'acqua dal bacino stesso, attraverso un sistema di pompe collocate nella sala pompe attigua al bacino, e la nave rimane all'asciutto, poggiando sui delle taccate di legno e rimanendo in equilibrio

grazie a dei pali in legno che scontrando contro le pareti verticali tengono la nave in posizione verticale e consentendo di lavorare intorno ad essa. Al termine della riparazione si effettuano le operazioni inverse, estraendo l'acqua dalla barca porta, che diventa così galleggiante (da cui il nome di barca) e può essere trainata in posizione di sgombero per lasciar uscire l'imbarcazione.

Questo bacino di carenaggio, scavato nella pietra e con i gradoni laterali, è il più antico di questo tipo, esistente nel porto di Genova. La sua realizzazione si deve al Re Carlo Alberto, che con decreto del 21 Agosto 1845, approvò la costruzione di questo bacino all'interno del porto di Genova.

Veliero nel secolo scorso nel bacino asciutto Nave in entrata nel bacino allagato

L'allora comandante della regia marina (Sua Altezza Reale Principe Eugenio di Carignano), affidò la realizzazione del bacino di carenaggio al Deputato Damiano Sauli (mentre copriva l'incarico di Colonnello del Genio), riuscì nell'impresa di realizzare il bacino, in soli 5 anni, iniziando i lavori nel 1847 ed inaugurando il bacino nel 1851, dovendo scavare il duro tufo roccioso fino ad una profondità di 12 metri con le mine, malgrado le notevoli difficoltà e la durata dei lavori, cosa molto rara per i tempi, non fu registrato nessun incidente mortale durante i lavori.

Damiano Sauli, prese ad esempio il bacino di carenaggio costruito a Tolone dall'Ingegnere e Costruttore Navale, Monsieur GROIGNARD, studiando ed avendo cura di eliminarne i principali difetti, dovuti ad una cattiva esecuzione del fondo che causavano ingenti infiltrazioni d'acqua.

Analogamente al suo fratello (tutt'ora operante) situato nel vecchio porto di Villefranche, la destinazione principale del bacino, era quella di essere adibito alla riparazione / manutenzione (carenaggio) delle navi militari della flotta Sabauda.

Successivamente, quando l'arsenale militare fu trasferito a La Spezia, con l'assenza di navi militari da riparare, fu adibito alla riparazione di navi mercantili, subendo nel passare degli anni numerose trasformazioni; l'ultima (la più dolorosa e significativa), fu compiuta negli anni'60, realizzando un significativo accorciamento del bacino, al fine di fare spazio alla nascente e discussa "Sopraelevata". A causa dell'accorciamento, al fine di potere ospitare navi di lunghezza superiore che necessitavano di riparazione, la parte estrema del bacino fu sagomata come una prua di nave.

Attualmente, il bacino di carenaggio, è gestito dalla società “Rimorchiatori Riuniti”, che lo utilizza principalmente per i lavori di manutenzione e carenaggio dei rimorchiatori della propria flotta.

Rimorchiatore “Danimarca” in bacino asciutto Parte del bacino sagomata per accomodare prua navi

Al fine di aumentarne l’operabilità ed il periodo di utilizzo, il bacino di carenaggio viene anche utilizzato per la manutenzione di mezzi di servizio del porto come: bettoline, chiatte da lavoro, mezzi speciali, oppure grandi yacht o super yacht.

Super Yacht nel bacino asciutto

La società “Rimorchiatori Riuniti”, che opera nel porto sino dal 1922, in collaborazione e con la tutela del Ministero dei Beni Culturali, ha curato le attività di restauro, conservazione ed adeguamento strutturale e funzionale del complesso che comprende non solo il bacino in pietra, ma anche l’attigua sala pompe ed una Gru elettrica su binario degli anni ’30 avente una capacità di sollevamento di 6 (t.).

Sala Pompe con gru elettrica Portata Gru 6 (t.)

Gru elettrica su binari

Sperando di non avervi annoiato e fatto venire la voglia di visitare Genova, e la sua Darsena, vi saluto

Flavio Scopinich

PROBLEMI

Investigating the effects of bridge alarms in Marine Insurance P&I Club News 05/08/2019

Ridondanza si chiamava una volta, ed è rimasta tale , in più non si è voluto standardizzare gli strumenti (secondo la tipologia della nave) , Ecdis, Arpa, cyber attacks , allarmi a gogo che creano problemi al team di personale sul ponte dei comando.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DA “IL BUON COMPORTAMENTO*” EDITO DAL MINISTERO DELLA DIFESA/ STATO MAGGIORE DELL’ESERCITO/UFFICIO ADDESTRAMENTO E REGOLAMENTI/SEZIONE REGOLAMENTI* * testo rivolto ai militari di leva.

“La donna non è affatto inferiore all’uomo, ma, invece, è diversa ...E’ perfettamente pari all’uomo come diritti, dignità, responsabilità, libertà, importanza e valore, e perciò va rispettata, apprezzata, stimata e considerata allo stesso modo come si stima un amico, un padre, un maestro, un collega. Ma essa è diversa dall’uomo e perciò va soprattutto capita... La donna è più sensibile dell’uomo, ha sentimenti più delicati, apprezza maggiormente le finezze, ha bisogno di una maggiore tenerezza, è urtata fortemente dalla grossolanità. Molti credono che trattare le donne dando mostra di forza, di brutalità, esagerando anche a bella posta, sia apprezzato e li renda persino affascinanti: non è affatto vero, anzi si ottiene l’effetto contrario. Rivolgere alle donne frasi sconvenienti, piccanti o forti come alcuni fanno per strada nell’illusione di essere ritenuti individui di forza virile dà loro noia; comportarsi sessualmente come violenti e con brutalità, producono risultati diametralmente opposti.. La donna desidera sempre gentilezza, amorevolezza e bontà e non scatti di violenza, non imposizioni di forza, non la sensazione di essere trattata come un essere inferiore dal “padrone”... Fare il “ras” con la propria moglie può portare solo a che la donna sopporti, pieghi il capo, tenga chiuse dentro di sé tutte le amarezze, distaccandosi sempre più dall’ affetto verso il proprio uomo. Invece trattandola da pari, chiedendo il suo consiglio, considerandola al proprio livello, non trascurando piccole attenzioni, (un fiore, una parola gentile, un riguardo) allora si stabilirà una piena e durevole comprensione, una salda unione, un vero ed indistruttibile affetto. Specie nella vita matrimoniale ricorda che la donna è la compagna dell’uomo, non la sua sottomessa e quindi non va mai offesa con atteggiamenti dispotici. E con lei dividerai con assoluta parità le responsabilità e le soddisfazioni; devi apprezzare il suo giudizio, i suoi pareri, i suoi gusti, il suo lavoro, la sua competenza nel risolvere i problemi della vita familiare e solo da ciò scaturirà quella salda e profonda, reciproca comprensione, quella perfetta intesa che cementserà la vostra unione nella buona e nell’avversa fortuna”

* La sorpresa è che questo testo è stato edito nel 1952...

fine