

DL Notizie 3 novembre 2021

Cultura e attualità di terra e di mare

AI LETTORI: Il nostro sito www.deciolucano.it non è temporaneamente aggiornato nelle varie voci tematiche compreso l'Archivio contenente le DL Notizie. Chiediamo di pazientare e di visitarlo ugualmente, c'è molto da leggere.

Tutto lo shipping che lavora in una pagina

Grecia e armatori un binomio vincente, ma a casa nostra Confitarma e Assarmatori si lamentano. Stefano Messina all'Italian Cruise Day di Savona auspica, dato il momento favorevole del mercato crocieristico, che gli aiuti dello Stato vengano estesi a tutti coloro che imbarcano sulle navi con bandiere non comunitarie. Confitarma dalla stessa platea, (Luca Sisto direttore), sottolinea il malcostume nazionale di erogare denari a pioggia per le cose navali, tra cui nel Piano Nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che stanziava 500 milioni di euro per il rinnovo delle flotte, ma escludendo molte tipologie di unità che operano in tutto il mondo. Inoltre – aggiunge Sisto- l'elettrificazione delle banchine deve essere concordata con l'armamento che chiede anche la riforma della normativa sanitaria vigente per le navi italiane. Confitarma, oltre a ciò, rilancia: mancano Ufficiali e Direttori di macchina italiani in possesso delle competenze richieste dalle più moderne tecnologie presenti a bordo.

Contatti: Noli Mazza: tel: 06-674.81.249 - cell: 335-79.88.674 - e-mail: direzione@confitarma.it; noli.mazza@confitarma.it

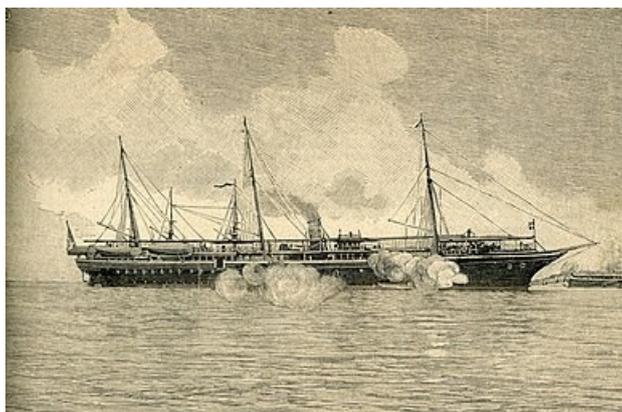
Sul magazine online Shipping Italy del 29 ottobre è stato pubblicato un lungo articolo dell'avv. Giuseppe Loffreda sulla Convenzione STCW 78/95 come emendata nella definizione e riconoscimento dei certificati di competenza CoC e di addestramento CoP, argomento scottante che noi di DL Notizie abbiamo trattato fino al limite della pazienza negli ultimi anni.

A Genova , scrive Liguria Nautica, sono partiti i corsi di formazione di Garanzia Giovani per il settore marittimo, finalizzati a Tecnico delle Spedizioni e Addetto Amministrativo Agenzie Marittime di Garanzia Giovani a cui è possibile iscriversi presso As.Fo.R. (Associazione Formazione Ravasco) ,dai 15 ai 29 anni di età, con la collaborazione di Assagenti e Spediporto. (DL)



STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“LE NAVI PASSEGGERI DEI RE “



Nel 1997 con il titolo Viaggiare da re, storie della nave reale, la rivista TTM nel numero di agosto pubblica un inserto speciale dedicato al Savoia.

Da buon genovese e di conseguenza repubblicano nel DNA da sempre, non sono mai stato influenzato da suggestioni monarchiche

men che meno nei confronti della dinastia Savoia che ritengo una delle più grandi jatture che abbia patito il nostro Paese nella sua storia recente. Con buona pace e rispetto per quanti la pensassero diversamente, limitandomi al periodo in cui questi ex-duchi, autoproclamatisi re a metà Settecento, sono stati sovrani d'Italia, di ottantacinque anni di regno riuscirei forse a salvare qualche mese. facendo pure... un piccolo sforzo!

Premesso ciò, in questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” è giusto che trovino posto alcune unità sconosciute ai più ma che, concepite come naviglio di rappresentanza o di svago a diretto servizio della Corona, si possono considerare navi passeggeri a tutti gli effetti le cui vicende sono state in parte volutamente cancellate o semplicemente dimenticate.

Compito nostro andare oggi a rivisitarne la storia limitandoci a ricostruirla fedelmente come per qualsiasi altro argomento trattato in questa sede, senza farci suggestionare da fattori estranei o indulgere in polemiche assolutamente fuori luogo che trascendono, nell'ambito di questa ricerca, gli scopi del nostro lavoro e delle varie ricostruzioni storiche e di conseguenza umane che capitolo dopo capitolo ci prefiggiamo di rievocare.

Con approccio sereno e scevro di ogni considerazione politica o istituzionale, eccezion fatta per le precisazioni con cui ho esordito e che ritengo dovute, possiamo quindi dire che la nostra storia di oggi inizia nel 1883, quando nei cantieri di Castellammare di Stabia venne costruito un primo grande panfilo opportunamente battezzato “Savoia”, entrato ufficialmente in servizio l'11 aprile 1885 a Napoli al comando del Capitano di Vascello Saverio Marra.

L'unità aveva un dislocamento di quasi 3000 tonnellate, era lunga 93 metri, larga 12 e disponeva di un completo impianto di velatura a brigantino coadiuvato da un motore Ansaldo di 3340 cavalli che le consentiva di raggiungere la velocità di 14 nodi.

Venne iscritta nel registro della nostra Regia Marina Militare come incrociatore ausiliario e, benché ospitasse il comando delle Forze Navali Coordinate nell'ambito delle esercitazioni che le Nazioni della Triplice Alleanza, Italia, Germania e Austro-Ungheria organizzavano periodicamente, fu utilizzata anche per alcune visite di stato nel Mediterraneo effettuate da re Umberto I e dalla di lui consorte regina

Margherita o come nave di rappresentanza nell'ambito di riviste navali e manifestazioni similari.

Ricordiamo che questo primo "Savoia" sarò presente a Genova coi sovrani a bordo l'8 settembre 1892 assieme ad altre 41 navi da guerra in occasione delle Celebrazioni Colombiane per il quarto centenario della scoperta dell'America. Lo troveremo poi in Nord Europa nel 1895 all'inaugurazione del Canale di Kiel dove presenzierà in rappresentanza dell'Italia al comando dell'Ammiraglio Principe Tomaso di Savoia, Duca di Genova, al quale di lì a qualche anno il "Lloyd Sabauda" dedicherà uno dei suoi primi transatlantici. L'anno successivo porterà con tutti gli onori da Antivari a Bari la principessa Elena di Montenegro destinata a divenire la futura regina andando in sposa al principe ereditario Vittorio Emanuele.

Questo panfilo era però considerato di dimensioni limitate e inadeguato all'altezza dei compiti di rappresentanza cui una nave reale avrebbe dovuto ottemperare.

Nuova potenza sullo scacchiere internazionale sebbene più di nome che di fatto, l'Italia e la sua corona avvertivano l'esigenza di una unità più grande e prestigiosa. Si corse quindi ai ripari radiando il "Savoia" per convertirlo in nave officina per la Marina Militare col nuovo nome di "Vulcano" e acquistando in Inghilterra l'ancora valida "America" della "National Line" in servizio sulle rotte transatlantiche dal 1886 dopo una breve parentesi come nave ausiliaria della "Royal Navy": opportunamente ristrutturata, con le sue 9200 tonnellate di dislocamento sarà per alcuni decenni il più grande panfilo reale del mondo, superando in dimensioni e sontuosità i più famosi "Victoria & Albert" della famiglia reale britannica, lo "Standard" dello zar di Russia Nicola II Romanoff e l'imponente "Hohenzollern" del kaiser Guglielmo II di Germania.

Lungo 142 metri e largo 15, equipaggiato con un motore alternativo a triplice espansione della potenza di 6100 HP che gli consentiva di tenere comodamente i 18 nodi di velocità, era caratterizzato da una linea snella ed elegante opportunamente accentuata da prora e poppa a clipper molto pronunciate, due alberi, due affusolate ciminiere dipinte di giallo, scafo bianco con linea blu al bagnasciuga e dotato di quattro ponti continui, di una lunga passeggiata coperta e di ampi

spazi all'aperto opportunamente corredati di tendalini mobili per ripararsi dal sole o dalle intemperie. Al suo ingresso in servizio era veramente un piroscafo imponente che eguagliava nelle dimensioni e in alcuni casi superava le navi passeggeri nazionali adibite alle linee transoceaniche. L'epoca dei nostri grandi transatlantici era ancora da venire e in tale prospettiva il "Trinacria", come venne battezzata questa nuova unità forse con l'intento di ingraziarsi una "intelligenza" ed una opinione pubblica meridionale che aveva solo in parte digerito l'annessione del Regno delle Due Sicilie al nuovo stato nazionale, venne salutato dal plauso generale quando entrò in servizio nei primi mesi del 1900, visto come uno dei tanti importanti biglietti da visita in cui si riponevano le speranze nel nuovo secolo. Aspettative che purtroppo andranno presto deluse nonostante i presupposti e le più rosee previsioni.

Dopo l'assassinio di Umberto I a Monza da parte dell'anarchico Gaetano Bresci, verrà utilizzato nei primi decenni del '900 dai nuovi sovrani Vittorio Emanuele III e consorte testè ricordata in occasione di periodiche missioni e visite ufficiali presso altre importanti corti europee, anche se la coppia reale preferiva per i propri viaggi di diporto il più piccolo "Jela" di 250 tonnellate, costruito a Glasgow nel 1891 e sostituito nei primi Anni Venti da una seconda unità un poco più grande dallo stesso nome che significava Elena in lingua slava. Troveremo comunque i reali a bordo del "Trinacria" nel porto del Pireo in visita ufficiale a Re Giorgio I di Grecia nel 1907; poi nell'estate del 1913 per una lunga crociera in Nord Europa che vedrà la nave presenziare le regate di Kiel attraccata a fianco dell'"Hohenzollern" per spingersi fino a Stoccolma in visita a re Gustavo V di Svezia. Oltre a ciò ricordiamo le sue periodiche crociere nel Mediterraneo che, in un'epoca in cui non esistevano i moderni mezzi di comunicazione men che meno internet, erano anche occasione di importanti vertici politici in cui i monarchi del tempo assieme ai loro più fidati collaboratori decidevano le sorti dell'Europa e conseguentemente del Mondo di allora, ancora in massima parte legato ai destini del Vecchio Continente tramite gli imperi coloniali sparsi su tutto il Globo. Ricordiamo nell'aprile del 1907 l'incontro nella rada di Gaeta coi sovrani inglesi Edoardo VII e Alexandra di Danimarca ivi approdati col loro "Victoria & Albert" già ricordato

nonché altri eventi diplomatici in occasione di vari incontri nel Mediterraneo sia Occidentale che Orientale coi vari “Giraglia” del re di Spagna Alfonso XIII, l’ “Amelia” dei reali di Portogallo, l’ “Amphitrite” dei sovrani di Grecia e il “Miramar” dell’Imperatore Francesco Giuseppe che, dalla sua base di Trieste ancora porto principale dell’Impero Austro-Ungarico, sarà di casa negli scali italiani dell’Adriatico almeno fino a quando, in uno dei tanti rivolgimenti tipici della nostra storia politica nazionale, l’Italia non passerà dalla Triplice Alleanza con gli Imperi Centrali alla Triplice Intesa che la vedrà a fianco di Francia, Inghilterra e poi anche Stati Uniti nel primo conflitto mondiale. Facendo così una figura discutibile come al solito ma perlomeno la scelta giusta una volta tanto.

Alla fine delle ostilità, però, il mondo che aveva visto unità come il grande “Trinacria” assolvere funzioni diplomatiche importanti ed in alcuni casi essenziali, si era ormai dissolto. I grandi imperi continentali non esistevano più, la diplomazia internazionale stava prendendo altre vie di comunicazione e in breve tempo ci si rese conto che il vecchio piroscampo di rappresentanza aveva ormai fatto il suo tempo: impostato nell’ormai lontano 1883, dopo circa quarant’anni di onorato servizio venne ritenuto obsoleto e non più adatto ai nuovi compiti di rappresentanza di un’Europa mutata e uscita in modo traumatico e drammatico da una “Belle Epoque” fatta di divise reali, galloni altolocati e belle dame aristocratiche. Si decise quindi di destinarlo alla demolizione e di sostituirlo con una unità di dimensioni ugualmente ragguardevoli ma decisamente più ridotte e soprattutto più consone ai tempi ed alle nuove esigenze.

Venne individuata una nuova nave ancora in allestimento, che nelle volontà dei suoi costruttori avrebbe dovuto svolgere tutt’altra funzione ma che diventerà invece un nuovo “Savoia”, ultima nave passeggeri nella storia della nostra marineria nazionale ad essere adibita a panfilo reale ed a portare di conseguenza tale nome sui mari. La società denominata “Servizio di Navigazione di Stato” eserciva fin dal 1908 i collegamenti di cabotaggio fra il Continente e le isole maggiori di Sicilia e Sardegna. Interamente affidata alle “Ferrovie dello Stato” il cui logo era ben visibile sulle ciminiere delle sue navi, disponeva di una flotta di una decina di piccole veloci unità in servizio fra Napoli, la Sicilia, Civitavecchia e la Sardegna nonché su alcune

linee locali sarde. Denominate “Città di Messina”, “Città di Catania”, “Città di Siracusa”, “di Palermo”, “di Cagliari”, “di Sassari” e così via, stazzavano fra le duemila e le tremila tonnellate, erano dotate di una o due o addirittura tre fumaioli e facevano la spola fra l’Italia continentale e le sue Isole Maggiori con bilanci peraltro perennemente in passivo che venivano annualmente ripianati dal Governo.

All’inizio degli Anni Venti se ne decise la liquidazione affidando i suoi collegamenti ad altri organismi ugualmente parastatali, e ciò anche se in quel momento ben quattro nuove unità destinate alla compagnia stavano sugli scali: una di esse, destinata a chiamarsi “Città di Palermo”, era in via di completamento presso il Regio Arsenale di La Spezia in attesa di essere adibita al collegamento plurisettimanale Napoli-Palermo. Lunga 120 metri e stazzante circa 5000 tonnellate, avrebbe avuto la tipica silhouette dei postali della compagnia armatrice, con prua dritta, poppa a clipper, cassero prodiero ben pronunciato, sovrastrutture distribuite su tre ponti, due alberi e due ciminiere a centro nave. Impostata nel 1921 e varata il 1 settembre del ’23 alla presenza del Ministro della Marina Ammiraglio Paolo Tahon di Revel in rappresentanza dei Sovrani, durante l’allestimento la nave fu sottoposta alle necessarie trasformazioni per essere adibita al nuovo ruolo di “Royal Yacht” assegnatole dalla Regia Marina. Tali modifiche interessarono sia il suo aspetto esteriore ma furono ovviamente i suoi interni quelli che subirono le ristrutturazioni più incisive onde adattarla al nuovo impiego. A tale scopo, subito dopo il varo l’unità venne trasferita a Palermo dove entro il 1924 la sua metamorfosi fu completata. Lo scafo sarà allungato di un decina di metri, la poppa sostituita da una nuova struttura più slanciata mentre l’originaria prua venne rimpiazzata da una nuova a clipper con tanto di elegante bompresso, le sovrastrutture furono ridotte al solo cassero centrale e i due grandi fumaioli a sezione cilindrica lasciarono il posto a due nuovi a sezione ellittica decisamente più snelli, eleganti e sagomati.

L’apparato motore restò quello originario, approntato negli stabilimenti Ansaldo di Genova-Cornigliano su licenza inglese Parsons: costituito da due turbine con riduttori di velocità su due assi che disponevano di 8 caldaie con una potenza di quasi 16000 cavalli,

consentiva di mantenere una relativamente alta velocità media di crociera di 21,50 nodi con punte di 23.

Come già accennato, i lavori più importanti riguardarono però gli interni, dove la famosa Casa Ducrot di Palermo applicò ancora una volta i suoi dettami architettonici già presenti a bordo di quasi tutte le navi passeggeri italiane dell'epoca senza però eccedere in suggestioni stilistiche esagerate come avvenuto in altri casi e ciò, pare, per espresso desiderio di Vittorio Emanuele III stesso.

Nello specifico, sul ponte di coperta erano stati ricavati a poppavia due grandi appartamenti riservati ai reali ed ai loro eventuali ospiti mentre a centro nave un vestibolo con scalone annesso si raccordava al sovrastante ponte di passeggiata dove trovavano spazio i locali di rappresentanza costituiti dal salone delle feste, uno studio privato e la galleria-salotto che si raccordava con la sala da pranzo a poppavia.

Gli alloggi dei principi reali si trovavano anch'essi sul ponte di coperta a centro-nave: molto spazioso, poi, il ponte all'aperto ricavato sull'estrema poppa che poteva venire utilizzato per ricevimenti ed eventi vari. Colori predominanti erano il bianco o il legno ora chiaro ora scuro delle pareti: l'arredamento dei saloni e delle cabine ricordava quanto approntato più o meno nello stesso periodo a bordo dei transatlantici "Duilio" e "Giulio Cesare" della "Navigazione Generale Italiana". Al re ed alla regina erano riservati due appartamenti gemelli composti da vestibolo, studio privato, ampia cabina con bagno annesso e piccola stanza da pranzo privata in comune. Non mancavano gli alloggi per il seguito, dalle dame di compagnia per la regina agli aiutanti di campo per il re, oltre al ministro della Real Casa e altri dignitari di corte la cui presenza sarebbe stata necessaria in occasione di eventuali visite ufficiali di stato. Sul ponte principale erano ubicati verso poppa gli alloggi ed il quadrato ufficiali, l'ospedale di bordo mentre da centro-nave a prua si trovavano i locali dell'equipaggio e quelli riservati al personale di palazzo fra cui erano presenti domestici, staffieri, serventi e aiutanti in genere ivi compresa un'orchestra composta di cinque elementi. La "cucina reale" era diversificata da quella per il resto del personale che assommava in totale a più di 200 persone.

Stile imperante a bordo era il Rinascimento Italiano, il XVI ed il XVIII Secolo: perfettamente in linea con quanto realizzato a bordo

delle maggiori unità nazionali dell'epoca in attesa di vedere affermate le nuove tendenze che verranno in seguito proposte da Gustavo Pulitzer Finali ma che fino agli Anni Trenta del Novecento, vedi il caso del "Rex", saranno anche per il "Savoia" le linee guida, in alcuni casi ormai superate ma perfettamente consone, nell'arredamento di quello che avrebbe dovuto essere un "panfilo reale" a tutti gli effetti. E tale tendenza non verrà sconfessata nemmeno da alcuni successivi interventi del famoso architetto bolognese Melchiorre Bega, già segnalatosi in importanti arredi navali precedenti e chiamato fra 1932 e '33 ad apportare alcune modifiche agli allestimenti interni dell'unità senza peraltro snaturarne l'impostazione generale originaria.



Il transatlantico Conte di Savoia costruito nel 1932 a Trieste dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico per conto di Lloyd Sabaudò di Genova

A fine lavori ed a seguito delle modifiche apportate, il nuovo tonnellaggio dell'unità sarà leggermente incrementato a quasi 5300 tonnellate con una lunghezza fuori tutto di 135 metri ed una larghezza di 15, il che la faceva per quei tempi una vera e propria nave passeggeri di medio tonnellaggio ed uno degli "yachts" reali più grandi del momento, al pari del "Savarona" di Kemal Atatürk, capo dell'ex Impero Ottomano da poco diventato la moderna Turchia o del "Maroussa" del re d'Egitto (detto per inciso, queste due ultime unità sono ancora operative oggidi nelle rispettive Marine Militari dei

propri Paesi con compiti di rappresentanza o scopri addestrativi al pari della nostra “Amerigo Vespucci”). In fase di ristrutturazione venne anche prevista l’installazione di un apparecchio stabilizzatore giroscopico del tipo “Sperry” a poppavia del locale motori: tale idea sarà però scartata per mancanza di spazio sufficiente e dovremo attendere ancora qualche anno per vedere una delle prime applicazioni di questo strumento, destinato peraltro ad un effimero successo, a bordo del nostro supertransatlantico “Conte di Savoia”. Non mancavano invece 4 cannoncini da 76mm, due mitragliatrici, due lance cabinate, due motoscafi da usarsi come tender e quattro scialuppe di salvataggio. Completato a inizio estate 1925 nella sua prima livrea con scafo nero delimitato al ponte di coperta da una elegante banda dorata, sovrastrutture bianche e ciminiere gialle, dopo le prove a mare di prassi effettuate nel Basso Tirreno alla presenza del Contrammiraglio Antonio Foschini, il nuovo panfilo venne consegnato ufficialmente alla Regia Marina ed al suo primo comandante, il Capitano di Vascello Salvatore Denti Amari, Duca di Piraino.

Prima missione a fine agosto di quello stesso anno, quando Vittorio Emanuele III si imbarcò sul “Savoia” accompagnato dal principe ereditario Umberto per partecipare alle manovre navali estive che porteranno la nave a navigare fra Sardegna, Sicilia e Puglia toccando Civitavecchia, Cagliari, Sant’Antioco, Termini Imerese, Siracusa, Augusta e Taranto. Sarà di nuovo in Sardegna nel maggio del 1926 sempre col re a bordo, questa volta accompagnato dalla figlia quartogenita Giovanna, futura regina di Bulgaria, di nuovo in partenza da Civitavecchia facendo stavolta scalo a Cagliari, Terranova odierna Olbia e all’Asinara presso la Cala Reale dove i sovrani avevano una delle loro residenze estive e toccando anche il vicino borgo di Stintino allora chiamato Cala Savoia.

A partire dal 1928 il panfilo, felicemente ridipinto di bianco pure nello scafo, sarà utilizzato per altre numerose visite ufficiali della famiglia reale sempre alla volta di Sardegna, Sicilia ma estendendo il suo raggio d’azione alle colonie italiane del Nord-Africa e del Dodecaneso: queste ultime saranno toccate ben sette volte in pochi anni più una visita ufficiale di stato in Egitto nel settembre del 1932.

L'unità sarà ripetutamente a Tripoli, Bengasi, Tobruk, Rodi e in Italia, oltreché in Sardegna e Sicilia, anche lungo le coste calabre e pugliesi da Corigliano a Crotone a Taranto, Gallipoli e Brindisi.

Fra le sue crociere più articolate ricordiamo quella del 1932 in Eritrea con i sovrani in visita ufficiale a Massaua, una seconda visita a Re Fuad d'Egitto nel 1933 e la trasferta più lunga di tutte, che porterà il "Savoia" nell'ottobre del 1934 a solcare le acque della Somalia e dell'Oceano Indiano con scali a Porto Said, Ismailia nel Canale di Suez dove incrocerà il transatlantico "Victoria" del "Lloyd Triestino" che rientrava nel Mediterraneo da uno dei suoi consueti viaggi in Estremo Oriente, e poi Aden, Berbera nella Somalia Britannica, Dante l'odierna Hafun, importante per le sue saline fra le più grandi al mondo e Mogadiscio in quella Italiana.

Durante queste missioni diplomatiche sarà sempre accompagnato da alcune prestigiose unità della Regia Marina Militare fra cui possiamo annoverare le corazzate "Duilio" e "Conte di Cavour", gli incrociatore "Gorizia", "Duca degli Abruzzi" e "Garibaldi", i cacciatorpediniere "Oriani", "Carducci", "Alfieri" e "Gioberti" e gli esploratori "Venezia", "Mirabello", "Zeno" e "Pancaldo".

L'ultima importante crociera avverrà nel maggio del 1938, quando l'unità sarà presente a Tripoli di Libia per le manovre militari e rientrerà a Brindisi ai primi di giugno. In seguito verrà utilizzata solo per brevi trasferte nelle acque nazionali anche se Vittorio Emanuele e la Regina Elena, come già sottolineato, preferiranno sempre il più piccolo e intimo "Jela" per le loro escursioni di diporto private.

Fra 1938 e 1939, poi, non vi sarà più spazio per pacifiche missioni ufficiali di stato visti i venti di guerra che stavano soffiando in Europa e nel mondo.

Con l'entrata dell'Italia nelle ostilità nel giugno del 1940, il "Savoia" venne riclassificato come regia cannoniera: ciò non comportò alcuna modifica né esterna che interna a parte l'adozione della livrea grigia tipica delle unità militari.

Ormeggiato nel porto di Ancona ritenuto uno dei più sicuri in relazione ad eventuali bombardamenti aerei, non sarà mai utilizzato per scopi bellici ma dopo l'armistizio finirà preda dei tedeschi che ne asporteranno in parte arredi e strutture mobili e, con l'acuirsi dei raids aeronautici anche in Adriatico, venne colpito da

incursori alleati il 19 luglio 1944. A seguito di ciò affondò nelle acque del porto marchigiano da dove venne recuperato e rimesso a galla nell'immediato dopoguerra.

Se ne discusse l'eventuale recupero in quanto non danneggiato in maniera irreparabile: purtroppo però in quel preciso momento storico la monarchia italiana con tutti i suoi simboli non godeva giustamente di grande popolarità e quindi nel febbraio del 1947 se ne decise la radiazione dal Quadro del Naviglio Militare Ausiliario con decreto dell'allora Capo provvisorio dello Stato Enrico De Nicola e la conseguente demolizione che venne effettuata di lì a poco nei vicini cantieri di Ortona.

Se ne andò così a seguito del turbine della guerra, accompagnata da spiacevoli accostamenti che la riguardavano solo in parte, una nave che era stata ambasciatrice di pace ed era appartenuta ad un mondo che ormai non esisteva più e che si voleva dimenticare: l'epoca del revisionismo storico e della conseguente rilettura critica e obiettiva dei fatti e dei loro protagonisti era ancora da venire e tutto ciò che riportava ad una realtà che contrastava con la nuova società europea che usciva dal conflitto si doveva assolutamente rimuovere. In tale ottica anche il "Savoia" apparteneva a quel mondo e, anzi, ne era visto come uno dei simboli più forti e di conseguenza da cancellare e dimenticare.

Con la prospettiva di oggi, però, noi possiamo e vogliamo ricordare questa nave e le altre cui abbiamo accennato in questo capitolo perchè anch'esse hanno avuto un ruolo nella nostra Marineria del passato e nella storia della Navigazione Passeggeri in senso lato: sarebbe stato probabilmente bello riuscire a conservare in qualche modo il "Savoia", ma forse il fardello dei ricordi che suscitava era troppo grande da gestire in un'Italia che usciva da quell'immane conflitto e voleva soltanto risorgere, riscattarsi e, almeno per certe cose, dimenticare e chiudere con un passato di cui anche questa bella nave faceva indubbiamente parte. Purtroppo per lei.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 25 ottobre 2021

ingegnere aeronautico

console vice-gran cancelliere Ass.ne "A Compagna"-Genova



L'ANALISI

La transizione ecologica tra utopia e realtà

di Tobia Costagliola

Terza Puntata

A chiusura del G20 a ROMA è presto per trarre conclusioni ma possiamo solo confermare le previsioni dei parametri barriera delle percentuali di emissioni di gas serra nei prossimi 30 anni per arrivare al fatidico 0,5. Ma Cina, India e Russia sono fuori da questo programma.

Tobia costagliola si pone alcuni interrogativi molto interessanti come: il petrolio è un'energia rinnovabile?

Mentre i progetti proliferano non si è visto ancora un concreto cambio di "passo". Inoltre, il recente aumento del costo dei combustibili fossili, proprio nel pieno della transizione appena avviata, arrecherà gravi danni alle economie e industrie coinvolte Né possiamo contare sulle buone intenzioni degli Stati di ridurre i prezzi al consumatore; ci riusciranno?

Ravenna banco di prova del futuro energetico in Italia



Continuiamo la rassegna di alcuni parchi eolici "off shore" in Italia. Vorrei tuttavia chiarire che la scelta di questo argomento è del tutto

casuale e, come già accennato, è stata ispirata dalle notizie diffuse, mesi fa, sulle attività in corso per la realizzazione di alcuni impianti. Avrei potuto dissertare anche su altri tipi di produzione di energie alternative ma sempre nel contesto dell'operazione di "transizione ecologica o energetica" in corso a livello europeo e globale. Il mio scopo era ed è di allargare le mie riflessioni, tra un impianto eolico e l'altro, sull'approccio italiano a questo grande ed urgente problema dell'utilizzo, in tempi brevi (2030/2050) di valide energie alternative (cioè, di rapida ed economica attuazione ad impatto ambientale zero).

Dicevo che si tratta di un problema globale che, a livello europeo, viene affrontato dalla UE tramite le ben note iniziative di sostegno ai paesi membri della UE e tramite l'altrettanto ben nota normativa attuativa che, per quanto riguarda l'Italia, in particolare, va a scontrarsi col monolitico coacervo di leggi, regolamenti e procedure burocratiche che da sempre hanno paralizzato o ridotto ogni processo innovativo in tutti i campi.

Mentre i progetti proliferano non si è visto ancora un concreto cambio di "passo". Inoltre, il recente aumento del costo dei combustibili fossili, proprio nel pieno della transizione appena avviata, arrecherà gravi danni alle economie e industrie coinvolte. Né possiamo contare sulle buone intenzioni degli Stati di ridurre i prezzi al consumatore; ci riusciranno? Su chi verranno scaricati questi costi? Allo stesso tempo, non si può neanche andare tanto per il sottile ed indugiare su quali sistemi di energie alternative siano più immediati e più validi.

Finora le problematiche energetiche sono state legate, prima alla scarsità dei combustibili fossili in quanto facenti parte delle risorse naturali limitate e non rinnovabili e, poi, all'insorgere con modalità esponenziale della emissione di CO₂. In conseguenza di ciò, tutte le forze pensanti si sono concentrate sullo studio, attuazione e sperimentazione di energia alternativa con largo impiego di risorse di ogni tipo. Ma tutto nel presupposto della "caducità" dei combustibili fossili. Non si può negare che, almeno apparentemente, gli sforzi siano ispirati da questa realtà. Una realtà apparentemente inconfutabile a livello scientifico e soprattutto a livello di conoscenza e di informazione. Ma cosa accadrebbe se si venisse a conoscenza che non tutte le "fake news" sono delle "bufale"? C'è qualcuno che pensa

veramente che l'aumento del costo del petrolio e del gas sia dovuto ad una improvviso, anticipato ed imminente esaurimento di questi combustibili?

Una bufala potrebbe essere l'affermazione che il petrolio è una energia rinnovabile. Enrico Mattei, J.D.Rockefeller o Ibn Sa'ud, a sentirla, si rivolterebbero nelle loro tombe. E se , invece, fosse vero, chi avrebbe interesse a sottacerlo? Qualcosa ne sa, certamente, l'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change),l'organizzazione delle Nazioni Unite che è la massima autorità mondiale in materia di cambiamenti climatici . Ma non lo dice perché certi argomenti non possono essere affrontati alla stessa stregua del vecchio aforisma “la terra è piatta”: questa è una questione ormai superata definitivamente, dopo tante idiozie, da quando qualcuno, dallo spazio, ne ha ritratto l'immagine tondeggiante, fugando i dubbi residui. Certi problemi, come dicevo, vengono sottaciuti e non dibattuti per accertare la verità. Non solo, ma viene creata un tipo di informazione univoca, dal pensiero unico, conforme agli interessi prevalenti di pochi. E qui arriviamo alle “fake news” ed al “complotto” : alcune non vengono dibattute e sbugiardate ma vengono solo demonizzate o nascoste. Ma di cosa stiamo parlando ? L'ho già scritto: il primo argomento che merita una maggiore attenzione e conoscenza è la sottaciuta “fake news” che il petrolio è un combustibile rinnovabile. Il secondo, riguarda l'inequivocabile riscaldamento globale e le emissioni di CO2. Qui entra in gioco l'IPCC che, in barba alla Scienza , nasconde tutte quelle informazioni che potrebbero far luce su queste “fake news”. Ma non è giunto ancora il momento di parlarne. Ho già deviato fin troppo dalla mia elencazione degli impianti eolici “off Shore”. Certe “fake news” vanno raccontate; qualche cosa di vero può sempre emergere... Continuo, quindi, compenetrato nel presupposto che le cose siano così come appaiono e che la Transizione Ecologica ed Energetica sia l'unica, forse l'ultima, degna e responsabile opportunità che l'UOMO (sia “l'homo sapiens “ che l'homo “stupidus”) possa avere prima della catastrofe totale.

L'impianto eolico Off Shore di Ravenna

Fa parte di un progetto per la creazione di un polo energetico denominato “Agnes” (Adriatic green network of energy sources), che

coinvolge varie tecnologie per la produzione di energia pulita. Il maxi-parco eolico che nascerà davanti alla costa di Ravenna, verrà realizzato da tre società a partire dal 2024 : Agnes, Quint’x e Saipem, tutte italiane.

Saipem, controllata di Eni, parteciperà attivamente al progetto Agnes soprattutto nelle fasi di progettazione e sviluppo. “Il progetto nell’offshore di Ravenna è il primo “hub energetico” al mondo in cui idrogeno e fotovoltaico sono realizzati su scala commerciale, oltre ad essere uno dei progetti di eolico offshore più grandi nel Mediterraneo”, hanno spiegato Francesco Balestrino, Renewable and Green Technologies Product Manager, e Matteo Anzalone, Renewable Engineer, della Divisione XSIGHT di Saipem.

Il progetto, per il quale è prevista la valutazione di impatto ambientale nel 2022, prevede la costruzione di 2 parchi eolici offshore per un totale di 65 turbine da 8 megawatt su fondazioni fisse sul fondo del mare, in due siti differenti. Il primo, Romagna 1 (15 turbine alte 130 metri), è a 17 chilometri dalla costa, tra Marina di Ravenna e Punta Marina. Il secondo, Romagna 2 (50 turbine) sarà a 24 chilometri da Porto Corsini.

Non solo eolico, ma anche idrogeno verde prodotto dall’elettrolisi del mare

I parchi eolici marini saranno integrati con la realizzazione di un impianto solare fotovoltaico galleggiante di 100 megawatt, a circa 10 miglia nautiche dalla costa, attraverso la tecnologia modulare proprietaria di Moss Maritime, azienda norvegese controllata da Saipem e parte della divisione Xsight di Saipem, dedicata allo sviluppo di soluzioni innovative per la de-carbonizzazione. Tra solare ed eolico si parla di 620 Mw di capacità produttiva massima. E poi c’è la produzione di idrogeno, 4mila tonnellate annue di idrogeno verde prodotto mediante l’elettrolisi dell’acqua di mare, utilizzando esclusivamente l’energia rinnovabile prodotta dalle turbine eoliche e dall’impianto fotovoltaico galleggiante, grazie a 50Mw di capacità di immagazzinamento con accumulatori al litio. Ciò sarà possibile grazie alla presenza di elettrolizzatori che, sfruttando parte dell’energia prodotta dall’eolico e dal fotovoltaico, consentiranno di rompere le molecole d’acqua, separando idrogeno e ossigeno. Da qui, poi, l’idrogeno verrà trasportato all’interno di tubature sulla terra ferma,

quindi distribuito. Tutto ciò grazie alla scoperta, nel 2019, nella Stanford University (Cal.USA) che è possibile ricavare idrogeno anche dall'acqua salata. Anche l'ossigeno prodotto verrà utilizzato per l'allevamento dei molluschi e per l'acquacoltura. Complessivamente, l'obiettivo è di produrre 1,5 terawattora di energia green all'anno, una quantità sufficiente a soddisfare il fabbisogno energetico annuo di 500mila famiglie. A Rimini un progetto simile al progetto Agnes è stato respinto per timore dell'impatto visivo che potrebbe danneggiare il turismo. A Ravenna, invece, il sindaco appena rieletto, Michele de Pascale, ribaltava la prospettiva, dichiarando, fin dalla presentazione del progetto : «Le immagini di questo parco eolico finiranno sulle brochure promozionali del turismo ravennate. Questo può essere un grande motivo di marketing: potremo proporci come un territorio che offre un turismo di qualità e una energia pulita». All'insegna del pragmatismo: «L'energia serve e da qualche parte bisogna produrla altrimenti dovremmo rinunciare agli stili di vita moderni. Per questo dobbiamo ragionare in termini di minor impatto paesaggistico possibile» (Ravenna e dintorni,18.02.2021)

I costruttori delle turbine si insedieranno nell'area industriale del porto. Ai promotori l'idea piace perché si riduce la filiera produttiva e quindi i costi. Alla politica locale l'idea piace perché significa posti di lavoro e opportunità per il mondo universitario e la ricerca. Più in generale, la vicinanza dello scalo portuale è vista come un grande vantaggio a favore dell'investimento. Sia per le competenze di questo territorio in materia energetica, sia per la riduzione delle distanze per il trasporto di materie prime e prodotti energetici.

Non è un caso che l'idea sia nata e sviluppata a Ravenna e coinvolga un' ampia fascia delle sue coste. Infatti, Ravenna ha gradualmente sviluppato, fin dagli anni '50, quando l'Agip di Mattei scoprì i primi giacimenti di gas, la sua vocazione di acquisire una rilevante capacità tecnologica nell'industria energetica, prima con l'ENI e poi con le imprese che costruiscono piattaforme "off shore" e impianti a mare e, più in generale, con la diffusione nel suo territorio del suo storico polo "petrolchimico". La zona presenta già decine di piattaforme offshore che sono utilizzate per l'estrazione di gas naturale. Ben presto però i giacimenti saranno esauriti, e i costi ambientali ed economici per lo smaltimento delle strutture sarebbero enormi. Per questo, uno degli

obiettivi del futuro “hub energetico” è riconvertire questi impianti, senza doverli smantellare totalmente. Nell’alto Adriatico infatti, a largo della costa dell’Emilia Romagna fino al confine con il Veneto e con il Parco del Delta del Po, ci sono 77 piattaforme che estraggono gas. Di queste ben 12 rientrano nell’elenco delle piattaforme da dismettere nei prossimi anni, secondo quanto previsto dal programma di “de-commissioning” (smantellamento) portato avanti nel corso degli ultimi anni. (Se Decio Lucano me lo permette, conto di descrivere in un prossimo servizio, lo scenario creato da queste piattaforme, oggi tanto odiate dagli ambientalisti, a cui tutti i ravennati sono affezionati e che sono ormai talmente ben inserite nel paesaggio da assumere un valore simbolico e affettivo e che ormai viene considerato, per la parte immersa un “santuario” naturalista da preservare).

A seguito dell’entrata in vigore del Decreto ministeriale 15 febbraio 2019, entro il 31 marzo di ogni anno le compagnie petrolifere forniscono al Ministero dello Sviluppo Economico l’elenco delle piattaforme i cui pozzi sono stati autorizzati alla chiusura mineraria e che non intendono utilizzare ulteriormente per attività di estrazione. Attualmente, solo 5 piattaforme petrolifere “off shore” sono state già “processate” e “condannate”: ADA3, ARMIDA 1, AZALEA A,

PORTO CORSINI 73, e REGINA 1, tutte a largo delle coste veneto romagnole.

Ovviamente, gli “ecologisti”, ad ogni livello, premono per l’accelerazione dello smantellamento “offshore”. E’ previsto, al momento, un impegno economico di circa 150 milioni di euro in quattro anni con 33 pozzi da chiudere e 15 strutture da dismettere, che aspettano il rilascio delle necessarie autorizzazioni.

Non solo energia verde ma “cattura di CO2. Un progetto invisibile agli ambientalisti

In aggiunta a quanto sopra descritto, l’Eni vuole utilizzare alcune delle citate piattaforme al largo di Ravenna per creare il più grande “hub” europeo per la cattura, utilizzo e stoccaggio sottomarino di anidride carbonica (CCUS). Molti dissentono obiettando che “catturare e stoccare” l’anidride carbonica è una falsa soluzione, dalla tecnologia incerta e costosa. Già dalla scorso dicembre, un ampio schieramento di esperti e di associazioni ambientali dell’Emilia-

Romagna aveva rivolto un appello evidenziando che “sviluppare la Ccs significa investire miliardi di euro pubblici” che andrebbero meglio usati per “un radicale cambiamento delle politiche energetiche del nostro paese”. Ma l’Eni non è di questo parere: [...] Il progetto è in grado, da subito, di contribuire ad abbattere significativamente le emissioni del perimetro Eni, come per esempio la produzione di energia elettrica da centrali a gas, e quelle di altri settori industriali con emissioni tecnologicamente difficili da ridurre (cosiddetti “hard to abate”, come siderurgia, chimica, cementifici, industria della carta e del vetro, eccetera), per i quali a oggi, e nel breve e medio termine, non esistono soluzioni efficaci ed efficienti[...] In Italia, nel 2019, le emissioni di CO2 dei settori “hard to abate” sono state pari a circa 67 milioni di tonnellate su un complessivo nazionale di 340 milioni[...] Il progetto Eni di Ravenna prevede di estendere le attività di stoccaggio a supporto dell’industria del nostro paese con una capacità iniziale di riduzione di CO2 pari a 4 milioni di tonnellate all’anno di anidride carbonica, fornendo in questo modo uno dei più importanti contributi alle riduzioni di emissioni che l’Italia può attuare già a partire dal 2026. Occorre intervenire immediatamente per contrastare le emissioni dei settori “hard to abate” per evitare di rilasciare in atmosfera quantitativi ingenti di CO2 che comprometterebbero il raggiungimento degli obiettivi di lotta al cambiamento climatico fissati nella Cop21 di Parigi.[...] Il processo di cattura e stoccaggio della CO2 è sicuro e maturo dal punto di vista tecnico, e basato su tecnologie consolidate[...]: la CO2 è un gas intrinsecamente sicuro, non è infiammabile, non è esplosiva né velenosa. Nell’ambito delle attività legate a progetti di cattura e stoccaggio realizzati non si è mai verificata, nel corso dei decenni passati, alcuna perdita dai siti operativi, in analogia con il settore dello stoccaggio di gas naturale. Basti pensare all’impianto di Sleipner in Norvegia di cui Eni è partner, che dal 1996 ha stoccato circa 16 milioni tonnellate di anidride carbonica in completa sicurezza.[...] Nel caso specifico dei giacimenti esauriti, l’esistenza del giacimento stesso è la prova che la formazione geologica è in grado di accogliere per un tempo indefinito un certo volume di gas in pressione senza rischio di fuoriuscite. La realizzazione del progetto, inoltre, avverrà senza l’occupazione di nuovo suolo grazie alla possibilità di riutilizzare una parte delle

infrastrutture non più produttive nella zona, riducendo anche i costi e i tempi di realizzazione. [...] Il progetto permetterà di garantire la competitività del sistema Italia e di promuovere una filiera in grado di rilanciare l'economia e l'occupazione con la creazione di nuovi posti di lavoro, diretti ed indiretti, oltre che valorizzare le competenze e capacità realizzative presenti nel nostro Paese, riconosciute e apprezzate in tutto il Mondo. [...] L'Europa si pone come protagonista nell'applicazione del processo CCS su larga scala ed è il continente che al giorno d'oggi presenta il maggior numero di nuovi progetti di stoccaggio [...]. Leader da questo punto di vista sono Norvegia, Olanda e Gran Bretagna, che supportano attivamente lo sviluppo di progetti sul loro territorio. Anche la Germania ha annunciato un piano di supporto alla CCUS. La stessa UNECE a marzo 2021 invita ad accelerare l'implementazione delle CCUS considerata cruciale per raggiungere gli obiettivi dall'Accordo di Parigi e dall'Agenda 2030 (Source: «UNECE – Technology Brief: Carbon Capture, Use and Storage (CCUS)»). La realizzazione del progetto CCS andrà avanti in parallelo con le attività di de-commissioning delle strutture offshore non più produttive. Il progetto CCS, inoltre, non andrà a impattare sul programma di de-commissioning in quanto interesserà meno del 10% del totale delle strutture offshore mentre il restante 90% sarà oggetto degli interventi previsti in accordo con la normativa vigente. Tutti i pozzi di gas non più produttivi, anche nei giacimenti utilizzati per lo stoccaggio di CO₂, saranno chiusi minerariamente e definitivamente. La CCS non è alternativa all'attività di de-commissioning. La grande complessità della transizione energetica risiede nella necessità di trasformare velocemente modelli di produzione di energia consolidati da decenni in nuovi modelli più sostenibili, continuando però a fornire tutta l'energia di cui il mondo ha bisogno, e tutelando i livelli occupazionali e di sviluppo territoriale attualmente ai modelli energetici tradizionali. Il concetto stesso di sostenibilità prevede che debbano essere considerati in egual misura gli ambiti ambientale, sociale ed economico, che devono procedere di pari passo, e per queste ragioni i modelli ed i sistemi produttivi tradizionali non possono essere eliminati dall'oggi al domani ma devono necessariamente rientrare nel processo di transizione e trasformazione. Eni ritiene che gli approcci basati sulle classificazioni

tra “buoni” e “cattivi”, spesso strumentali, appartengano al mondo degli interessi di parte e non alla ricerca di soluzioni comuni, che devono essere basate sull’utilizzo di tutte le soluzioni immediatamente disponibili, se sicure, efficaci e percorribili come quella prospettata dal progetto Ravenna, e su continui investimenti in ricerca tecnologica e innovazione per aumentare e migliorare gli strumenti a nostra disposizione» (cfr comunicato ENI 16.07.2021).

La storia del gas ancora continua , andiamoci piano prima di ridurre il suo consumo

Le notizie sopra riportate ed i pochi dettagli sono stati tratti dalla stampa locale e sono state “acquisite” durante la presentazione del progetto nel Palazzo dei Congressi di Ravenna, a fine febbraio 2021. Qui, a Ravenna, questo progetto è l’argomento del giorno e, se si considerano tante altre coraggiose ed ambiziose iniziative in campo energetico e logistico, si intravede, oltre ad una concreta realizzazione della transizione energetica, come Ravenna potrà diventare, in un futuro non molto lontano, uno tra i più importanti poli eco-energetici dell’Europa. Tutto ciò grazie alle iniziative e collaborazione di tante forze imprenditoriali che operano sul territorio da lunga data e che, in base alle acquisite esperienze, sono i più titolate a realizzare questa transizione epocale che è stata definita per Ravenna “il banco di prova per il futuro energetico in Italia”. Intanto vediamo cosa è stato già realizzato e che potrà sensibilmente ridurre il costo dell’utilizzo del gas a livello nazionale anche in vista di progetti che riguardano altre aree portuali. Si tratta di un terminale di Gnl, della Società DIG Depositi Italiani Gnl, (51% Pir, 30% Edison, 19% Scale Gas), diventato operativo il 26 ottobre 2021, primo nell’Italia Continentale dopo quello di Oristano. Il Gnl ha un ruolo fondamentale di supporto alla transizione energetica perché consente di velocizzare il processo di de-carbonizzazione dei trasporti marittimi e terrestri. Il DIG potrà favorire la diffusione del Gnl anche in zone d’Italia dove oggi non è accessibile o troppo costoso. Senza contare la riduzione della dipendenza dalle importazioni via autobotte dall’estero. Con l’impianto DIG a Ravenna, Edison avvia in Italia la prima catena logistica integrata di “Gnl small scale” (impianti di gas naturale

liquefatto su piccola scala), con un piano di sviluppo della mobilità sostenibile sia via terra che via mare. L'operazione conferma l'impegno di Edison verso la de-carbonizzazione anche nel settore dei trasporti, in linea con gli obiettivi europei. "Il Gnl, infatti, rispetto ai combustibili tradizionali, è in grado di eliminare totalmente le emissioni di ossido di zolfo (Sox) e di polveri sottili (Pm), l'80-90% delle emissioni di ossido di azoto (Nox) e di abbattere di circa il 20 % quelle di anidride carbonica (CO2)", informa Edison in una nota. Con una capacità di stoccaggio di 20.000 metri cubi di Gnl e una movimentazione annua di oltre 1 milione di metri cubi di gas liquido, il deposito di Ravenna sarà in grado di rendere disponibile in Italia il Gnl per rifornire almeno 12mila camion e fino a 48 traghetti all'anno.

Considerazioni finali

Quello che precede è la dimostrazione che, almeno per il momento, non possiamo rinunciare al gas. E' necessario, tuttavia, ricordare che l'utilizzo del gas sarà ancora indispensabile almeno fino a quando non sarà realizzata concretamente la citata "transizione". Salvo scoprirne ancora, in futuro, una rinnovata indispensabilità magari con un possibile utilizzo più ecosostenibile. Sarebbe quindi opportuno andarci cauti prima di azzerare definitivamente la locale produzione come si sta già facendo. Da uomo della strada mi chiedo "stupidamente": perché non continuiamo ad utilizzare il nostro gas anziché andare a comprarlo nel Qatar? Almeno fino a quando non avremo realizzata la "transizione"? Qualcuno potrebbe tacciarmi di ignoranza perché non conosco il fenomeno della "subsidenza". A Ravenna, gli ignoranti come me, si rendono conto che Chiese, Monumenti e Opere varie costruite a partire dal V-VI secolo dC , si "abbassano" da secoli, in epoche non sospette e prima ancora che cominciassero l'estrazione del gas. Perché ,dunque, non si continua ad estrarre il gas locale a miglio zero? Non ho detto tutto e, col vostro permesso, continuerò.

Tobia Costagliola Ravenna, 20 ottobre 2021



CLIMATE CHANGE 2021

LE RIFLESSIONI DEL PROFESSOR SILVESTRO SANNINO

Esaminiamo alcuni punti nodali del “ CLIMATE CHANGE” 2021 del IPCC-WMO-ONU (acronimi conosciuti ,ndr) in dimensione filosofica religiosa, scientifica e tecnologca organizzativa. Per arrivare a questi obiettivi , per essere “felice”, l'uomo deve consumare energia con l'aumento dell'entropia superiore a quello naturale, senza il suo intervento. Riuscirà a contenere il consumo di energia?. Un altro grande problema è la fonte primaria, l'energia solare, con la sua interazione con l'atmosfera.

Caro Decio, come stai? Mi auguro completamente ristabilito dopo l'incidente recente. Ti invio il mio articolo La Navigazione in Dante pubblicato sulla Rivista Marittima del mese di settembre e poi ti riproporrò “La Psicologia del Dittatore”, la quale con quello che si sente in giro in questi giorni può essere di qualche interesse perché vista dal versante pedagogico, l'unico in cui ho competenze pregresse. Intanto il padre di tutti gli argomenti è: Climate Change 2021 – The Physical Science Basis, titolo del sesto rapporto del Gruppo 1 del IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) del WMO – ONU. Un rapporto che ha avuto il contributo di centinaia di studiosi esperti della materia di tutti i Paesi del mondo e che consta di appena 3950 pagine. Penso essere nelle condizioni di esaminare alcuni punti nodali di esso.

Il mio approccio alla vasta tematica prevede una visione la più generale, vale a dire la dimensione filosofica e religiosa; per poi passare al piano scientifico ed infine a quello tecnologico-organizzativo con i relativi problemi di politica planetaria e la concreta realizzazione delle soluzioni, se ve ne sono.

L'uomo per natura vuole “stare meglio” vuole essere “felice”. Per questo deve consumare energia con un aumento dell'entropia

superiore a quello naturale, senza il suo intervento; inoltre vi è la produzione di “scorie” da smaltire. Riuscirà a contenere il consumo di energia? Questo è il dilemma, dal momento che oggi vi sono Paesi che vivono, diciamo a livello 100, ed altri a livelli via via inferiori fino a livelli minimi di 2 ed anche 1. Inoltre si devono considerare i diversi orizzonti esistenziali delle grandi religioni: dalla cristiana a quella dell’islam a quella buddista alla confuciana e così via. E le difficoltà di un dialogo efficace sono emerse fin dal primo congresso mondiale sull’ambiente di Stoccolma del 1972. E tuttavia bisogna lavorare sodo per cercare soluzioni valide e sostenibili.

Ma ogni soluzione deve essere basata su dati di fatto, reali, oggettivi, convincenti a cominciare dai controlli del sistema ambiente e dei parametri meteo climatici. E’ essenziale la ricerca di chiari legami tra cause ed effetti ancorché espressi in termini probabilistici sul piano quantitativo. E questo non è un problema da poco altrimenti si finisce per attribuire al “climate change” un fatto ed il suo contrario come già succede anche a livelli che dovrebbero essere più attendibili, più affidabili, più cauti nelle loro citazioni in merito.

Un esame dei fenomeni che interessano il nostro pianeta, a partire dalla fonte primaria (radiazione solare) con le sue caratteristiche e la sua interazione con l’atmosfera, i mari e le terre emerse – secondo lo schema sulla fenomenologia dell’atmosfera che ti ho proposto – può consentire di farci un’idea generale ma non superficiale sul piano logico, scientifico, tecnologico e politico.

Ai politici che devono adottare provvedimenti concreti occorre fornire situazioni, dati e strumenti corretti per evitare di rincorrere percorsi che non portano poi ad un’equa soluzione dei grandi problemi e si rischia perciò di perpetuare una diffusa ambiguità ed un futuro conflittuale perenne nelle generazioni future.

Silvestro Sannino

24 Ottobre 2021

ATENA/NEWS / NAV 2022 15/17 giugno

ROMA. Il 23 ottobre, dopo il Consiglio direttivo, si è tenuta a Roma l'Assemblea Nazionale degli associati di ATENA (Associazione di Tecnica Navale) rappresentata dai presidenti delle sezioni e gruppi tematici e presieduta da Alberto Moroso che nella sua relazione ha illustrato i risultati conseguiti nel corso dell'ultimo anno. ATENA è stata presente nelle principali manifestazioni nazionali del settore, con contributi dei suoi Soci, con patrocinii, con scambi e collaborazioni tecniche e scientifiche, quali l'HSMV 2021, seminari per il Salone di Genova, la Genoa Shipping Week, Shipping 4.0 e Remtech. È stato ricordato l'importante riconoscimento conseguito da Dino Telesca, Presidente del Gruppo tematico delle Acque Interne, eletto vicepresidente dell'Associazione Europea CEMT, a conferma della professionalità e competenza dei professionisti italiani. Tra i prossimi programmi di ATENA, un'attenzione particolare è stata dedicata alla Conferenza NAV 2022, che si terrà l'anno prossimo dal 15 al 17 giugno a Genova e La Spezia e che rappresenta il principale evento scientifico italiano sui temi della tecnologia navale e marina.

o*oo*o*o*o*o*o

Reti di comunicazione per droni sottomarini / Internet potenziato

Un accordo tra Saipem e WSense

Saipem e WSense, start-up italiana nel campo dell'innovazione, hanno firmato un accordo di cooperazione per lo sviluppo di reti di comunicazione complesse per droni sottomarini.

I cosiddetti nodi intelligenti multifunzione saranno progettati e qualificati da Saipem e WSense per essere interfacciabili ai droni subacquei sviluppati da Sonsub, centro di eccellenza di Saipem per l'innovazione delle tecnologie sottomarine. Tali nodi rappresenteranno una svolta per l'interconnessione wireless di apparecchiature e sensori subacquei e l'integrazione di sistemi e tecnologie diversificate, con

applicazioni che abbracciano diversi settori, tra cui quello dell'energia offshore, delle infrastrutture e della difesa.

Tramite stazioni installate sott'acqua i droni subacquei residenti di Saipem saranno in grado di eseguire in autonomia una serie di operazioni complesse che richiedono lo scambio di dati per il posizionamento e la supervisione delle infrastrutture sottomarine, realizzando così un Internet of Things (IoT) sottomarino potenziato. Il tutto nel totale rispetto dell'ambiente e contribuendo alla decarbonizzazione.

Per Saipem l'accordo costituisce un potenziamento del proprio programma di droni subacquei Hydrone ed un ulteriore ampliamento della propria offerta, mentre per WSense rappresenta un'occasione per dar prova della sicurezza e dell'affidabilità delle proprie competenze nelle reti di comunicazione wireless.

IIS Istituto Italiano della Saldatura - Il Gruppo | Lungobisagno Istria, 15 | 16141 Genova (GE)

E-mail: iis@iis.it | Pec: iisamm@legalmail.it | www.iis.it

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LETTERE E LETTURE IN LIBERTA'

Le palme di grossa taglia che gli italiani preferiscono alla nostra flora mediterranea
di Francesco Pittaluga

GENOVA. Benché non sia un botanico, mi risulta che, contrariamente a quelle nane mediterranee, le palme di grossa taglia non siano endemiche della nostra Regione ma siano state introdotte in Liguria alla fine dell'Ottocento come curiosità esotica al pari di bougaivillee, ibischi e altre qualità floreali che hanno contribuito a valorizzare i nostri orti botanici, i parchi pubblici ed i giardini urbani in generale.

A Genova però da qualche anno si sta esagerando: ogni nuovo spazio verde viene riempito immancabilmente di palme di medio o grosso fusto e laddove ci siano da sostituire piante malate o morte di tutt'altra specie, esse vengono qui sempre sostituite da palmizi spesso impropri o fuori luogo. Forse queste piante attecchiscono meglio di altre, richiedono minore manutenzione nel tempo fra potature e interventi vari, le loro radici sono meno articolate e di conseguenza meno invasive, fatto sta che ormai stanno ovunque, anche dove stridono con l'arredo urbano e l'architettura circostante. Mi risulta però che alle nostre latitudini siano anche preda facile di parassiti che ne determinano la morte o del freddo che in alcuni casi non fa loro superare inverni a volte particolarmente rigidi. Intendiamoci, sono belle, soprattutto alcune specie, ma non basta ciò per trasformare tanti angoli della nostra città in succursali di Tripoli e Mogadiscio. Forse la globalizzazione forzata cui siamo soggetti da un pò di anni impone anche questo, nell'attesa che anche i campanili delle nostre chiese vengano sostituiti da tanti bei minareti, però vedere la nostra bella flora mediterranea e appenninica venire sostituita sempre e ovunque da questo tipo di arbusti mi sembra esagerato: uno degli esempi più eclatanti è dato dai giardini prospicienti la Stazione Brignole in Piazza Verdi, dove le piante d'alto fusto abbattute di recente sono state sostituite disinvoltamente da altrettante palme che stridono con gli esemplari autoctoni circostanti ancora sopravvissuti e dove, al posto delle suggestive conifere che richiamavano i boschi del nostro entroterra e sveltavano nella grande isola spartitraffico posta all'imbocco del sottopasso ferroviario, vediamo oggi un palmizio che riecheggia una piccola oasi sahariana e dove, mi permetto di suggerire, starebbero bene un paio di dromedari liberi di pascolare. Opportunamente recintati per non finire sotto le auto ed i bus in transito, ovviamente!

Francesco Pittaluga

CHE CI “ACCHIAPPA” IL SINISTRO DELLA “EVER GIVEN” CON IL MONDO DELLE MOTO? di Sante Tani

Caro Decio, nel ringraziarTi e complimentarmi con Te per la ricezione delle Tue preziose "News" , ne approfitto per due curiosità che mi erano sfuggite. La prima riguarda il mondo delle moto, sì, proprio la mia passione, in quanto giorni orsono andando a trovare un mio carissimo amico che ha coniugato la sua concessionaria di moto con una galleria d'arte espositiva giapponese, è emerso come non stiano arrivando moto dal Sol Levante e che, le prenotazioni per il nuovo, possano trovare soddisfazione solo da Marzo del 2022.

Detta situazione, covid a parte, è degenerata con l'incidente a Suez della Ever Given che trasportava un gran numero di mezzi e di spare parts nei suoi innumerevoli container, pronti a soddisfare il mercato europeo. Risolto l'incidente, nave e container sarebbero rimasti in stato di fermo amministrativo per dirimere le controversie assicurative ed i danni al traffico commerciale.

Il protrarsi di questa situazione ha fatto sì che le casi madri, per paura che la merce si fosse deteriorata causa sole o salsedine, hanno disposto il rientro delle merci in Giappone per il loro condizionamento con il risultato di moto nuove in esaurimento e rialzo del prezzo dell'usato. La seconda invece deriva da un dato che mi era sfuggito e che è emerso nel seminario ATENA svoltosi al Salone Nautico riguardante le emissioni di CO2 ed i nuovi motori ecocompatibili rivolti alla nautica sia mercantile che da diporto.

Partendo dal presupposto che è solo green il prodotto finito e non i processi di lavorazione che lo hanno ultimato che green assolutamente non sono, (vgs . i gruppi elettrogeni di ricarica delle auto da corsa Formula 1 le cui fumate gridano vendetta davanti gli accordi di Kioto), sarebbe il caso di ricordare alla signorina, ora finalmente

maggiorenne,di nome Greta, di come le emissioni CO2 del traffico mercantile e diportistico mondiale sia della percentuale del 3,5% (di cui,spero non sbagliare,lo 0,035% quello diportistico). Se a questi dati aggiungessimo un algoritmo comprendente le migliaia di tonnellate di merce trasportata, emerge chiaramente come il traffico mercantile sia già a tuttoggi green per la pace di ambientalisti ,vegani e no vax.

Un caro saluto

Sante Tani

Grazie Sante, ci conosciamo da tanti anni ormai , la tua vis polemica e la tua professionalità sono oggi molto utili, non solo nelle istituzioni dove operi, ma al nostro lavoro di comunicatori . Mi riferisco alla Rassegna Stampa che invii regolarmente ogni settimana con una scelta di articoli dei quotidiani fatta in modo obiettivo e intelligente.

Buona “ navigazione “ caro Sante, sempre . (DL)

○*○*○*○*○*○

BACHERONTIUS

Bacherontius è la testata di una rivista che ha superato i 50 anni di vita e che abbiamo citato insieme al suo direttore responsabile e fondatore , Marco Delpino, molte volte nel nostro blog.

Periodico di attualità, ,cultura, politica e satira fondato nel 1969 , il numero uscito nel mese di ottobre è molto articolato nelle rivisitazioni di eminenti scrittori, intellettuali, uomini di scienza, scritti da altrettanti intellettuali in maniera comprensibile. Un insieme di uomini che appartiene a quella grande (nazionale) famiglia creata da Delpino che si chiama TIGULLIANA, promotrice di attività editoriali come ANPAI

(associazione di scrittori italiani) , di concorsi letterari, di incontri e sodalizi con altri nuclei culturali italiani. Questo numero cade nel 50° della morte del padre di Marco Delpino che lo ha ricordato degnamente e giustamente.

Caro Marco, tenace nella tua difesa della libertà di stampa, dell'ambiente , quello che conta, insieme al condirettore

Francesca Laganà, anche a te auguro una buona

“navigazione” dalla tua Santa Margherita Ligure, e invito i lettori ad associarsi (l'abbonamento alla rivista graficamente splendida costa solo 20 euro) scrivendo a: m.delpino@libero.it.

Il sito è : www.tigulliana.org.

Decio Lucano

CSTN , Centro Studi Tradizioni Nautiche , Lega Navale Italiana , rivista mensile online , novembre 2021, n, 111, Napoli.

... il porto della cultura del mare,

Vela, Storia, Vite vissute nelle traversate oceaniche, didattica, un forte impegno di Paolo Rastrelli, creatore e artefice di contatti umani nella fede del mare. Non potevamo chiudere questo nostro blog senza ricordare e citare CSTN di cui abbiamo parlato tante altre volte e che ci ha ospitati nelle pagine digitali. www.cstn.it

fine