



COMMUNICATI DEI SOCI

ISOLA DEL GIGLIO

Buon giorno. In relazione a quanto avvenuto all'Isola del Giglio, ed in merito all'assoluta incompetenza ed incapacità del Comandante Sig. Schettino, penso che dovremmo costituirci parte civile contro lo stesso per aver gravemente compromesso l'immagine della Marina Italiana. Cordiali saluti.

C.D.M. Ruggero Fanciulli

FRANCESCO SCHETTINO E QUEL MALEDETTO INCHINO

Con questo mio intervento rispondo ai tanti Savonesi che ogni giorno chiedono il mio pensiero circa il comportamento di quel certo Comandante Francesco Schettino. Cari amici quell'uomo non è identificabile né tra gli Ufficiali della Marina Mercantile Italiana e tanto meno tra i Comandanti della stessa. La nostra gloriosa Marina mercantile nulla ha a che spartire con quell'indegno Uomo di Mare.

Nessuno e quando dico nessuno, nessuno dei nostri Comandanti si sarebbe azzardato a fare un inchino del genere. Qui in Savona abbiamo imparato ad amare le navi della Costa Crociere e ad esse abbiamo da sempre dedicato l'attracco più vicino al cuore della nostra Città ad una ventina di metri dalla nostra Torretta.

A tutti i Comandanti della Costa Crociere abbiamo offerto la presenza di un marinaio in bronzo che con le braccia alzate offre una lampada invitando quelle navi ad accostare in tutta tranquillità.

Noi Savonesi le tragedie in mare le viviamo veramente.

Questa ultima ci ha frastornato e non la perdoniamo.

Forse ci penserà il Cielo.

C.L.C. Vito Cafueri

NAVE INCAGLIATA NEL FANGO. COLPITO UN SOMMERSIBILE DEL CAP. GIANCARLO CAVALLERO

Mi capita spesso di leggere su questa rivista la descrizione di episodi vissuti da molti di voi e di essere coinvolto dalle emozioni che vi portate dietro. E sono emozioni tanto più intense quando rivivono momenti particolarmente duri e disagi che nessuno vorrebbe più affrontare in questi anni. Io sono andato per mare per qualche tempo prima di "emigrare" in Sardegna negli anni '60, quando della Sardegna tutti noi sapevamo che c'erano le pecore e le dighe del Tirso e del Flumendosa ed erano state informazioni transitate attraverso quella stupenda, estemporanea figura del Professor Pisoni. Franco Recagno mi provocava, tempo fa, a rintracciare qualche esperienza di quegli anni, da spartire con voi e che conservasse qualche "brandello" di quelle atmosfere che voi mantenete tanto bene nel vostro intimo. Con molto "pudore" gli avevo evocato un momento, i primi anni '60 facevo il secondo di macchina su un barco di 250.000 tonnellate e portavamo crudo dall'Indonesia alla California. Ci eravamo fermati nello Stretto di Malacca, davanti a Singapore per sbarcare un operaio di macchina che aveva un "malaccio" e che avrebbe dovuto rientrare in Italia. Mi svegliai al mattino-facevo la guardia di notte-frastornato da un rumore esagerato. La nave scarrocciando era andata all'incaglio nel fango e, dalla plancia, avevano cominciato a manovrare cercando di appruarla per portarla a marcia indietro in acque libere. La motrice -turbine a vapore- soffriva e i tentativi durarono tre ore. Riuscimmo

a liberarci -si trattava di 285.000 tonnellate di dislocamento- e il comandante credo si sia accordato con il pilota perchè non "riferisse". In Pacifico, credo non lontano da Guam, una notte la guardia di coperta mi disse di scrivere sul giornale di Macchina che avevamo colpito un oggetto non identificato e che rimanesse agli atti. Un mese dopo comparve sul Bulletin della compagnia che avevamo colpito in mare aperto un sommergibile, probabilmente russo e che l'equipaggio era stato "diligente" e patriottico!! Tre mesi più tardi, dopo una odissea durata due viaggi partendo da Ras Tanura e navigando a regime "attenuato" perchè le turbine avevano sofferto, ci portammo a Nagasaki per la visita di fine garanzia -la barca veniva dai cantieri di Goteborg- e ci misero in secco nei cantieri Mitsubishi. Per una lunghezza di 30 metri in corrispondenza del gavone di prua c'era una rientranza profonda con... vistose tracce di "fango e sabbia"!!! Non abbiamo mai più visto il comandante che venne fatto imbarcare sul primo volo per Kuala Lumpur e che, in realtà, aveva difeso gli interessi della Compagnia, ma gli americani lo sapevano benissimo!! Era la sceneggiata del "sommersibile" Che aveva lasciato il segno ma l'avevano costruita loro!!

**Sabato 7 Aprile ore 17.00
a Villa Cambiaso
tradizionale brindisi
augurale Pasqua 2012.**

**Alle 16.00 precede
l'assemblea ordinaria per
analizzare ed approvare
il bilancio 2011,
l'avanzamento stesura
del libro sul Nautico,
varie ed eventuali.**

**La sede operativa A.L.P.
a Villa Cambiaso è aperta
il 1° martedì di ogni mese
dalle 17.00 alle 18.00.
Luglio e Agosto esclusi.**

PIETRO TARAMASSO

**UN'ESEMPIO STORICO DI
GRANDE PRESIDE DELLE
SCUOLE SECONDARIE**

Si è spento Pietro Taramasso a 87 anni, ingegnere, ex preside del Nautico Leon Pancaldo, anche assessore del Comune. È stato uno dei personaggi più in vista di Savona negli ultimi quarant'anni. Un uomo dalla tempratura di ferro e dal carattere inflessibile. Un «duro» che metteva sull'attenti gli allievi del Nautico ma soprattutto i professori. Al mattino Taramasso si piazzava davanti alla porta della scuola in piazza Leon Pancaldo e attendeva l'arrivo alla spicciolata di alunni e insegnanti. Chi arrivava in ritardo finiva sulla lista «nera» perchè per Taramasso le regole dovevano essere rispettate. Come preside del Nautico aveva a lungo incarnato l'anima stessa della scuola difendendola con le unghie e con i denti dal pericolo di accorpamenti e fusioni. Epiche le sue battaglie con i vicini del liceo Classico Chiabrera per la contesa delle aule.

Alla fine della carriera di preside, si dedicò ancora alla politica come presidente della I Circostrizione di Santuario, Lavagnola e Marmorassi. Ogni incarico lo ricopriva con lo stesso impegno, la stessa puntigliosità. Rimarranno negli annali della storia del Comune le sue relazioni dettagliate con cui chiedeva conto agli assessori di turno delle promesse elettorali non mantenute. Il fatto che spesso fossero del suo stesso partito, per l'ingegner Taramasso non aveva alcuna importanza. Li redarguiva come scolaretti e ogni tanto nei corridoi del Comune si lasciava scappare: «Questi qui a scuola non li avrei mai promossi».

Era stato nominato socio e Presidente Onorario dell'A.L.P. (Associazione Leon Pancaldo). Si prestava con orgoglioso impegno a consegnare le medaglie del cinquantesimo anno dal conseguimento di allievo Capitano di L.C. e D.M. in occasione dei raduni annuali degli ex-allievi.



L'Ing. Pietro Taramasso consegna le medaglie durante il raduno del 2009 alla Locanda del Santuario



**TESTIMONIANZE SCOLASTICHE
PERSONALI, TRATTE DAI MIEI
RICORDI, SUL PROF. ING. PIETRO
TARAMASSO**
DEL C.L.C. DOTT. CARLO LUGANI

Mi sono diplomato Cap. di Macchina all'Ist. Tenico Nautico Leon Pancaldodi Savona nell'anno scolastico 1960/61.

Ho avuto il piacere e l'onore di essere stato allievo dell'Ing. Piero Taramasso negli ultimi tre anni del Nautico, sezione Macchinisti, sino al diploma. Nessun insegnante di quell'epoca, nel Nautico, sapeva mantenere l'interesse e l'attenzione di noi allievi come Lui, anche per ore. Aveva carisma e grande capacità: era bravissimo in matematica (rimproverava gli insegnanti di questa materia per averci scarsamente preparati), bravissimo in termodinamica in macchine navali e in tutte le materie ingegneristiche in generale.

Spiegava molto bene, con passione, a lungo. Più volte abbiamo cercato di metterlo in difficoltà, con l'intento di farlo parlare ed evitare le interrogazioni, proponendogli difficili problemi tratti dal Manuale Colombo (il manuale di tutta l'ingegneria) o da altri Testi, ma l'Ingegnere vero (così lo chiamavamo) direttamente o indirettamente riusciva a risolverli alla lavagna.

Nei compiti in classe (così si chiamavano le odierne verifiche) ci permetteva di consultare i manuali e i libri, ma non dovevamo assolutamente copiare dagli altri compagni di classe. Nella vita, diceva, vi troverete a dover affrontare parecchi problemi da soli, senza l'aiuto di altri. Saper cercare nei manuali e nei libri avrà notevole importanza per la loro soluzione. Conoscere la materia significa anche sapere in quali testi andare a cercare l'aiuto e le informazioni necessarie...

Era severo ma giusto. Ricordo di un compito in classe di macchine particolarmente ricco di quesiti e difficoltà: calcolo di consumi rendimenti potenze, ecc...

Questo problema mi sembrava di conoscerlo... Ho consultato il manuale Colombo, che infarcivo di foglietti scritti a mano, contenenti problemi svolti, e ho trovato... il compito fatto, dati e tutto.

Senza, come si dice, dare troppo nell'occhio, tutto tremolante mi sono messo a copiarlo cercando di non

farmi sorprendere dall'Ing. Taramasso che ci controllava passeggiando fra i banchi.

Guarda caso, Egli, giunto accanto a me, ha preso il mio manuale, appoggiato sul banco e ha cominciato a sfogliarlo, sino a scoprire che il compito assegnatoci, io lo avevo bello e fatto, solo da copiare.

Senza dire una parola ha fatto un mezzo sorriso e ha richiuso il manuale, lasciandolo sul banco, permettendomi così di copiare interamente.

Al momento della consegna degli elaborati, corretti, sul mio spiccava un bel sette, ma subito mi ha chiamato alla lavagna perché spiegassi, per filo e per segno, tutto il compito, altrimenti, penso io, il sette sarebbe stato cancellato.

L'ingegnere Taramasso è stato il primo, che io ricordi, a farci sentire adulti, responsabili.

Subito, in terza nautico, ha eliminato lo spauracchio dell'interrogazione improvvisa, inattesa, quel "Sentiamo..?" e l'incubo del sacchetto contenente i numeri corrispondenti al nostro cognome. La mano del professore che ne estraeva uno.. e noi tutti con il cuore in gola sperando che non fosse il nostro.

Egli introdusse le interrogazioni programmate: la prossima settimana, ad esempio, da Tizio a Sempronio, la settimana successiva altri sette o otto allievi in ordine alfabetico...

Conoscevamo in anticipo la settimana nella quale saremmo stati interrogati e naturalmente, si trattava di un esame vero e proprio che comprendeva un po' tutta la materia, non solo la lezioncina spiegata la volta precedente. Come un piccolo esame universitario.

Aveva a cuore la nostra preparazione, si prodigava a spiegare più volte per farci comprendere e trattenere le nozioni.

Una volta in quarta Nautico, lo abbiamo fatto proprio arrabbiare: ci aveva dato un compito in classe che era risultato disastroso per quasi tutti noi, Egli ha spiegato la soluzione alla lavagna, ha chiesto se avevamo compreso bene tutta la procedura, dicendosi disponibile a rispiegare o a chiarire eventuali dubbi. Tutti ci siamo detti soddisfatti e la cosa è finita lì...

Una settimana dopo, improvvisamente, entrato in classe, ha chiesto di prendere carta e penna per un nuovo compito: eravamo ramaricati, ma, ancora di più, stupiti, perché era



esattamente lo stesso problema che molti di noi avevano, in precedenza, sbagliato.

Era seguita, come detto, la sua ampia spiegazione e correzione alla lavagna, con nostra, a parole, piena comprensione e soddisfazione.

Sapete come è andata a finire..? Ancora una volta quasi mezza classe lo ha sbagliato, compreso il sottoscritto.

Mi sono permesso raccontare questi personali ricordi, sicuro che verranno condivisi dai miei compagni di scuola di quegli anni. L'Ing. Pietro Taramasso è stato, per tutti noi un grande maestro. Non solo ci ha dato tantissime nozioni ma si è dimostrato, soprattutto un maestro di vita, moderno e indimenticabile.



COLD IRONING ANCHE A SAVONA?

dell'Ing. Paolo Forzano

Ad ottobre 2011 è stato presentato lo studio di fattibilità per l'elettrificazione delle banchine del bacino di Marittima del porto di Venezia, il cosiddetto «cold ironing o «shore power», progetto destinato ad alimentare le navi da crociera in sosta evitando così che vengano tenuti accesi i generatori di bordo.

Col Cold Ironing si potranno alimentare simultaneamente quattro grandi navi da crociera, ognuna delle quali può assorbire, secondo l'attuale normativa tecnica internazionale, una potenza massima pari a 16 MW. La capacità complessiva dell'infrastruttura è pertanto pari a 64 MW e grazie alla maggiore efficienza e ai sistemi di abbattimento delle emissioni presenti nelle centrali elettriche, il cold ironing consentirà, rispetto ai generatori di bordo, una riduzione di oltre il 30% delle emissioni di CO₂ e di più del 95% degli ossidi di azoto e del particolato, nonché l'azzeramento dell'inquinamento locale e acustico. Lo studio fa parte del progetto Enel denominato

«Porti Verdi», accordo del febbraio 2010 tra Enel ed l'Autorità Portuale di Venezia, volto a rendere il porto di Venezia ambientalmente sostenibile. Enel Green Power, la società di Enel dedicata allo sviluppo e gestione delle fonti rinnovabili, ha poi realizzato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un impianto di generazione di energia elettrica da fonte solare fotovoltaica, prevedendo la copertura degli edifici ubicati nell'area demaniale del porto. L'impianto fotovoltaico, con una capacità installata che oscillerà tra 1,2 e 1,4 MW, sarà in grado di produrre annualmente circa 2 milioni di kWh, pari all'80 per cento del fabbisogno di energia per l'illuminazione e la climatizzazione del Terminal Passeggeri, e permetterà di evitare l'emissione in atmosfera di circa 900 tonnellate di CO₂/anno.

Banchine elettrificate sono già operative in Nord America nei porti di Los Angeles, Seattle, Juneau e Vancouver, in Europa a Goteborg e

Lubecca, e sono allo studio in molti altri grandi scali del mondo. Enel ha già progettato per il porto di Civitavecchia la prima banchina elettrificata del Mediterraneo e sono in corso progetti anche con l'autorità portuale di La Spezia e di Bari, oltre che con l'Autorità portuale di Barcellona in Spagna. Le emissioni provenienti dai motori delle navi rappresentano una ovvia fonte di inquinamento, anche perché ci sono navi che utilizzano il combustibile "bottom-of-the-baril" (il cosiddetto fondo del barile), in genere ciò che rimane del greggio dopo che la benzina ed i distillati di oli combustibili sono estratti tramite la raffinazione. Questo avviene per evidenti ragioni di contenimento dei costi. Le emissioni quotidiane di una nave da crociera sono paragonati a quelle di circa 12 mila automobili. Una nave in porto circa la metà, ma 4 navi in porto sono pur sempre equivalenti a 24 mila automobili! Quando potrà essere realizzato il cold ironing delle navi Costa a Savona?

LEGGE 14 MARZO 2001, N° 51

Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo

Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 61 del 14 marzo 2001.

Art. 1. (Finalità)

1. La presente legge, in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, e compatibilmente con le tecnologie disponibili, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi nei quali siano coinvolte navi cisterna, promuove l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza e lo sviluppo dell'attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile che interessa i porti italiani e le acque antistanti le coste nazionali.

Art. 2. (Contributo per la demolizione del naviglio)

1. Al fine di favorire ed accelerare l'eliminazione delle unità a singolo scafo non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione, applicabili alle navi a doppio scafo, e di tutelare l'ambiente marino, alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione può essere concesso un contributo, entro la misura massima del limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2001, per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1.000 tonnellate, la cui entrata in esercizio alla data del 31 dicembre 1999 risalga ad oltre venti anni.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso alle imprese armatoriali che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità di proprietà delle imprese stesse non oltre la data del 30 settembre 2000 ed iscritte, non oltre la medesima data, nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, i cui lavori di demolizione abbiano inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2002, ed è pari a lire 250.000 per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità.

Il documento, fornito dal Dott. Aldo Pastore, può essere letto integralmente sul sito: www.alpleonpancaldo.org