

Antonio Simeone, c'è (anche) la sua passione per il mare dietro il primato della Laura Bassi

Il Comandante in grado di fare la differenza in ogni momento, l'uomo che mette a nudo senza paura la propria anima fra sacrifici, successi internazionali e fragilità interiori

C'è anche un pò della sua passione per il mare e il suo know-how quarantennale dietro il primato globale realizzato dalla Laura Bassi, la nave rompighiaccio italiana che, nel febbraio 2023, ha toccato il punto più meridionale mai raggiunto da una unità marittima nel corso della campagna oceanografica della 38° Spedizione Italiana del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA).



“ Chi fa questo lavoro perde tante cose della propria vita e quella dei suoi affetti. La partenza era sempre accompagnata da un dolore interiore impossibile da descrivere ”

“ Non esistono posti così sulla terra ferma se ci pensiamo bene. In quei momenti ci si chiedeva se tutto quello avesse un senso ”

Il Comandante Antonio Simeone, classe 1961, di cui 36 anni vissuti intensamente negli oceani di tutto il mondo a bordo di navi petroliere, ora istruttore marittimo presso IMAT – Italian Maritime Academy Technologies di Castel Volturno, Responsabile della Navigation Area, uno degli unici due in Italia abilitati, insieme al Capitano Modestino Manfredi per la formazione del personale di bordo per il corso “Navigazione in Acque Polari”, previsto dalle norme IMO Polar Code, il codice, parte della Convenzione Solas in vigore dal 2017, nato dalla necessità di dare una regolamentazione dal punto di vista tecnico/sicurezza e protezione dell’ambiente.

Condizioni meteorologiche estreme ed operative particolarmente difficili in un ambiente ostile all’uomo.

A bordo della Laura Bassi, l’equipaggio ha raggiunto la Baia delle Balene, ad oggi inesplorato nel Mare di Ross in Antartide, per effettuare i campionamenti previsti nell’ambito del progetto coordinato dall’Istituto di scienze polari (Cnr-Isp) del Consiglio nazionale delle ricerche, col supporto dell’osservatorio marino MORSea (Università Parthenope).



Qual è l’obiettivo del training condotto presso IMAT e come viene svolto?

«La normativa italiana del giugno 2018 prevede, in linea con gli standard STCW, due corsi di formazione. Uno base obbligatorio per tutti gli ufficiali di coperta ed uno avanzato per i comandanti e primi ufficiali di coperta. Il corso base non richiede particolari requisiti mentre per l’avanzato è richiesto, oltre al corso base, un periodo di navigazione nelle acque polari o acque equivalenti di almeno 60 giorni. I corsi prevedono oltre alle ore di lezione in aula diverse ore di pratica effettuata nei simulatori dove i candidati possono mettere in pratica le nozioni acquisite durante la parte teorica. Nei simulatori di ultima generazione i candidati hanno la possibilità di acquisire esperienza nella navigazione tra i ghiacci marini e i ghiacci di origine terrena (iceberg, bergy bit, growler) con differenti condizioni meteo-marine spesso avverse come venti forti, mari agitati, nebbia e alte concentrazioni di ghiacci usufruendo di diversi scenari creati da me e i tecnici dell’IMAT che garantiscono una simulazione ai limiti della realtà. Alla fine di ogni corso è previsto un esame teorico/pratico in linea con la vigente normativa.

E’ sicuramente un punto di orgoglio sapere che ufficiali e comandanti che fino a prima del corso non avevano nessuna o poca esperienza di navigazione tra i ghiacci abbiano avuto la possibilità di prepararsi presso il nostro centro e allargare le loro competenze ed i loro potenziali lavorativi. Ma sicuramente, la cosa che più ricordo con piacere e che ho apprezzato molto, è stato ricevere i complimenti per come fosse tenuto il corso dal comandante della Laura Bassi (F. Sedmak) dall’alto della sua pluriennale esperienza in navigazione tra i ghiacci».

Quali i principali rischi che devono essere gestiti nell’ambito delle norme relative alle zone polari?

«Le competenze acquisite durante i corsi permettono ai candidati di avere una conoscenza sui vari rischi relativi alla sicurezza della navigazione, alla protezione dell’equipaggio e dei passeggeri nonché alla protezione dell’ambiente.



Rischi che spaziano dall’impatto con ghiacci, ipotermia, frost-bite, cecità da ghiaccio, operazioni di soccorso e salvataggio in aree remote ecc.

L’impatto con i ghiacci (come ci insegna la storia) può avere conseguenze disastrose anche con le più moderne navi. La tecnologia ha sicuramente aumentato il livello di sicurezza, ma questo tipo di navigazione è ben diversa dalla solita, che tutti fanno conducendo una nave nel suo ambiente naturale, ossia l’acqua.

La navigazione tra i ghiacci è qualcosa che possiamo considerare andare contro l’essenza della nave stessa. Le navi progettate per navigare fra i ghiacci devono rispettare vari canoni dettati dalle normative ma quello che più conta alla fine è la consapevolezza dei comandanti e degli equipaggi dei rischi associati a questo tipo di navigazione. Una non corretta valutazione delle caratteristiche della propria nave e dello spessore/resistenza dei ghiacci potrebbe portare conseguenze

molto pericolose, soprattutto considerando che alcune di queste aree sono considerate “aree remote” dove l’organizzazione dei soccorsi e le infrastrutture spesso non sono adeguate. Errori che durante la normale navigazione non avrebbero nessuna conseguenza qui in queste zone potrebbero portare a situazioni più gravi». Il Polar Code è solo in una fase primaria rispetto all’obiettivo normativa: manca ancora una regolamentazione al territorio artico sotto il profilo del diritto internazionale e del diritto pubblico, in un territorio ancora deregolamentato.

«L’IMO sta già provvedendo ad aggiornare quello che è l’attuale Polar Code. Ci saranno nuove norme di navigazione e pianificazione del viaggio che diventeranno obbligatorie dal gennaio 2026 per i pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, per gli yacht di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate e per le piccole imbarcazioni da carico di stazza lorda compresa tra 300 e 500 tonnellate.

Nelle aree polari, considerate aree remote, le condizioni di pericolo sono molto elevate quindi è giusto che vi siano delle nuove norme per questa categoria di navi e imbarcazioni. Inoltre ci si sta muovendo per aumentare le restrizioni per quanto riguarda le navi non provviste di Ice Class on con una Ice Class minima. Il WWF anche in questo senso è parte attiva nel proporre cambiamenti sia a livello di protezione della fauna che a quella dell'ambiente compreso l'inquinamento acustico marino dovuto alle navi che transitano in queste aree così fragili sotto il punto di vista ambientale. Mentre in Antartide il famoso trattato conosciuto con l'acronimo ATS (Antarctic Treaty System) sarà ancora per diversi anni custode di quest'area così importante per il nostro pianeta, nell'Artide le cose purtroppo non vanno allo stesso modo. Lo scioglimento dei ghiacci, ad oggi luglio 2023 si può notare una notevole riduzione sia a livello di estensione sia a livello di concentrazione rispetto alle medie comprese fra il 1981 ed il 2010, ha fatto sì che le nuove rotte del North West Passage e della Northern Sea Route siano sempre più trafficate. In aggiunta alla UNCLOS che si applica sulle regioni artiche dobbiamo tener presente anche del lavoro svolto dal Consiglio Artico (Arctic Council) che lavora per la protezione dell'ambiente in queste aree, che dobbiamo cercare di lasciare alle future generazioni nelle migliori condizioni possibili».

Quanto conta la formazione in missioni così eccezionali?

«La formazione oggi rappresenta una delle colonne portanti in qualsiasi ambito lavorativo. Sempre più aziende e società investono capitali nella formazione del personale per due motivi principali. Personale formato correttamente ridurrà il rischio di avere incidenti sul lavoro. Questo porterà anche ad un rendimento migliore e ad un risparmio in termini di tempo salvaguardando anche l'immagine dell'azienda. In missioni così speciali questo è di vitale importanza in quanto la particolarità delle operazioni effettuate e la lunga permanenza in queste aree remote aumentano la probabilità di inci-



Credits Marina Militare

denti. La formazione viene proprio fatta per evidenziare i rischi a cui si viene esposti e grazie ai simulatori si possono far vedere quali sarebbero gli effetti di errori o decisioni sbagliate fatte in queste aree».

Che tipologia di marittimi si iscrivono a questo corso?

«Noi all'IMAT abbiamo iniziato i corsi Polar Code, nel 2019, unico centro in Italia ad effettuare questo tipo di corso. Ad oggi io ed il capitano Modestino Manfredi siamo gli unici 2 istruttori certificati dal Ministero su tutto il territorio nazionale.

A prescindere dal fatto che sono io a condurre il corso Polar Code, questo è un corso che consiglio sempre a tutti gli ufficiali in quanto offre opportunità di lavoro che altrimenti sarebbero precluse e dà la possibilità di vedere posti del mondo sconosciuti ai più. La maggior parte dei corsisti provengono dal mondo delle navi passeggeri.

Ad oggi le crociere che vengono effettuate in queste aree vanno aumentando sempre più sia in Artide che in Antartide.

Diversi sono stati gli ufficiali che hanno scelto questo corso per cambiare società di navigazione e puntare per crociere di nicchia in queste aree. Io dico sempre che siamo noi a controllare gli eventi della nostra vita.

Ho avuto anche l'onore e l'onere di preparare diversi ufficiali della Marina Militare italiana e rappresentanti della NATO della nave Alliance per le campagne svolte in Artide. Ultimo ma non per importanza è la preparazione che ho fatto per un gruppo di diportisti professionisti (greci, italiani e spagnoli) i quali con un battello gonfiabile carenato, partendo dal Belgio hanno raggiunto le coste occidentali della Groenlandia fino a circa 80 gradi di latitudine nord "Ribbing for Arctic". E poi, con una punta di orgoglio, i comandanti e gli ufficiali della nostra nave da ricerca rompighiaccio Laura Bassi.

Questa certificazione sicuramente rappresenta un completamento delle competenze di un ufficiale di coperta».

"Navigating the future: safety first" è il tema scelto dall'IMO

per il World Maritime Day 2024. Ma in concreto si stanno facendo passi avanti?

«Io posso ritenermi una persona fortunata. Ho attraversato un periodo di transizione fantastico che mi ha dato la possibilità di assistere a cambiamenti incredibili. Agli inizi anni '80 navigare era ancora una sfida contro la natura.

C'erano pochissimi sistemi per posizionare la nave su di una carta nautica. Il GPS sulle navi arrivò a fine anni 80. Si navigava usando le stelle ed il sole. Non esistevano check list, non esistevano procedure scritte, non esistevano permessi di lavoro o permessi per gli spazi chiusi. Oggi viviamo in un mondo di lavoro completamente diverso ma decisamente più sicuro anche se a volte può sembrare eccessivo il lavoro che si fa quando parliamo di procedure e permessi. La safety è bene che sia sempre al primo posto, anche se spesso deve confrontarsi con gli aspetti commerciali.

Bisogna sempre tenere alto questo concetto e far sì che le nuove generazioni capiscano bene l'importanza di questa parola che poi altro non è che la "chiave di volta" per un comandante. Anche in questo gli istruttori ed i training center svolgono a mio avviso un ruolo fondamentale. E' importante far conoscere quelle che prima erano le abitudini e i sistemi usati sulle navi in modo che si possa sempre andare avanti e migliorare la sicurezza a bordo. Si sono fatti e si stanno ancora facendo passi avanti, ma bisogna fare molta attenzione ad assicurare una corretta preparazione degli equipaggi in modo da tenere gli standard di sicurezza molto alti. La perdita di una sola vita in





avverse. Nord Atlantico in pieno inverno può essere così forte da arrivare a spezzare in due una nave, come è effettivamente successo diversi anni fa. Ma anche il golfo del Messico dove gli uragani sappiamo i danni che hanno fatto.

Il passaggio di Capo Horn, anche quello mi ha visto fare l'impossibile per uscirne illeso. Negli ultimi anni in cui ho navigato persino nello stretto di Taiwan, mentre lungo le coste orientali dell'isola imperversava un tifone, arrivammo ad avere il mare in coperta. Potrebbe sembrare una cosa abbastanza normale se non fosse per il fatto che la nave avesse un bordo libero di 20 metri a centro nave. E poi un evento che porterò sempre con me fu quando, costretto ad uscire dal porto petrolifero di Muscat (Oman) a causa delle eccessive onde e della particolare condizione di carico della nave, preferii dirigermi verso il ciclone nominato "Gonu" anziché traversare la nave alle onde con il potenziale rischio di ribaltamento. Questo mi portò, andando contro tutte le richieste da parte della compagnia, a circa venti miglia dall'occhio del ciclone, ma fece sì che la nave potesse navigare alla cappa senza correre rischi di ribaltamento.

Ricordo come se fosse oggi, il direttore di macchina scozzese (Kenny), che mi chiedeva se fossi sicuro di quello che stavo facendo, visto che tutti andavano dalla parte opposta allontanandosi dal ciclone mentre noi andavamo verso di lui».

Il mare è anche solitudine, silenzio, l'animo umano che fa i conti con sé stesso. Affiorano nell'intimo sensazioni, e paure, mai provate. La coscienza dei propri limiti. Quali rimangono per sempre?

«Immagini di stare su di un treno sola con altre 20 persone e sapere che questo treno non si fermerà a nessuna stazione se non a quella finale per due settimane e che guardando fuori dai finestrini si vede solo campagna. Provi ad immaginare questo e non si discosterà molto dalla vita di bordo. Attraversare l'oceano pacifico, per 20 giorni, e tutti i giorni vedere sempre lo stesso panorama. Mare a 360 gradi senza nessuna altra nave intorno. Guardarsi sotto la volta celeste al centro di quel cerchio blu profondo e vedersi così piccoli nonostante si stia su un gigante di 330 metri. Sentirsi minuscoli e così fragili. Ogni sera vedere il sole sparire dietro l'orizzonte e al crepuscolo viaggiare con la mente a casa.

Ricordo benissimo quando prima di andare a riposare la sera verso le 22, come ogni buon comandante, salivo sul ponte di comando e prima di scrivere le consegne notturne per gli ufficiali di guardia, rimanevo per diverso tempo affacciato sull'aletta, sospeso a 30 metri di altezza sul mare color pece mentre la nave navigava nel buio della notte ed ammirare l'immenso sopra di me. Un buio ed un silenzio spaventoso ma allo stesso tempo rilassante.

mare rimane sempre una sconfitta, per il comandante e per il sistema tutto. L'IMO dovrebbe creare un "parlamento del mare" dove siedono decine di comandanti, direttori di macchine, ufficiali, nostromi e marinai con varie esperienze in termini di tipologie di navi e anni di navigazione in modo da discutere ed affrontare le problematiche di questo mondo. Dare voce a chi questo mondo lo vive da dentro e non solo a chi lo conosce da fuori».

Quanto alto è stato il prezzo, a livello personale, di una vita dedicata in modo così assoluto al mare?

«Questa è una domanda che a me personalmente fa venire gli occhi lucidi. Io ho deciso di fare questo lavoro quando ero in seconda media. Esatto!! Seconda media. Ricordo ancora, come se fosse oggi, la mia professoressa di latino che mi incitava a studiare meglio la sua materia, ma io avevo già le idee chiare allora. "In terza media sceglierò applicazioni tecniche, perché dopo andrò al Nautico perché da grande io navigherò sulle petroliere" dicevo quando mi riprendeva.

Da bambino avevo uno zio che chiamavo 'zio nonno' (fratello di mio nonno materno) che le sere d'estate su di una terrazza di un casolare sulle colline di Gaeta, immerso nel buio, mi raccontava le storie di mare sue e di mio nonno e da lì si vedeva un bel tratto di mare e tutto il cielo stellato. Ecco. Tutto è iniziato lì.

Chi fa questo lavoro perde tante cose della propria vita e quella dei suoi affetti. La partenza era sempre accompagnata da un dolore interiore impossibile da descrive-

re. Sapere di stare via per mesi, lontano, era uno strappo dentro l'anima. Così forte era il dolore del distacco quanto altrettanto forte era la gioia del ritorno. Affetti che si perdono senza poter dire addio.

Una figlia, Taryn, che viene alla luce ed il papà è da qualche parte sperduto nei mari del mondo. Una compagna di vita costretta a fare da mamma e da papà per lunghi periodi e per più di 30 anni che fa un lavoro encomiabile facendo sì che una figlia possa volere un mondo di bene ad un papà che non vede per più di 6 mesi all'anno.

Un papà ed un marito che non c'è quasi mai. Non c'è il primo giorno di scuola della figlia, non c'è alla recita, non è lì per festeggiare le vittorie e consolare per le sconfitte. Ecco, questo è fare questo lavoro. Ma è quello che ho scelto. Solo chi lo ha fatto e chi lo fa può in effetti capire a pieno.

E' un lavoro però che se fatto bene offre anche tante possibilità nella vita. La costanza e un po' di fortuna mi hanno dato la possibilità di fare una bella carriera culminata con l'essere l'unico italiano a bordo di navi petroliere classe VLCC al comando di ufficiali inglesi.

Per un italiano, comandare gli inglesi è sicuramente un punto di orgoglio».

Quella volta nell'oceano tempestoso che ha pensato di non farcela...

«Vere e proprie occasioni in cui ho pensato di non farcela non ce ne sono mai state mentre invece diverse volte ho vissuto situazioni estremamente pericolose. Quasi tutte sono riconducibili a situazioni meteorologiche





fatta tutta di ferro nel mezzo degli oceani, il solo camminare sulla terra ferma, il poggiare il piede sul terreno, è una sensazione unica. Cosa che per chi lavora sempre a terra rientra nella normalità più assoluta. Mangiare quando non si aveva fame e dormire quando non si aveva sonno era una regola da tener sempre presente.

A causa delle improrogabili operazioni commerciali o delle avverse condizioni meteo si doveva sempre approfittare dei momenti disponibili.

Ho iniziato a navigare subito dopo diplomato nei tempi in cui si usava solo scrivere lettere per comunicare con gli affetti. Quando era possibile si potevano fare comunicazioni radio per effettuare telefonate oppure quando si arrivava in porto e c'era un telefono disponibile nel porto. Pezzi di storia e di vita che si perdevano. Oggi con i mezzi di comunicazione disponibili non si rimane proprio tagliati fuori ma sicuramente c'è altro che si può fare per rendere meno pesante lo stare così lontano da casa.

Godere ed apprezzare, tutte le sfumature della vita quotidiana, questa è stata la lezione che ho imparato e che ho fatto mia».

Laura Colognesi

Le costellazioni ed i pianeti a farmi compagnia e la mente che viaggiava verso gli affetti lontani. Una pace che adesso che lavoro a terra mi manca. Il pensiero sempre al fatto che qualsiasi cosa fosse successo a bordo eravamo così lontani da qualsiasi altra nave o porto che non avrebbe lasciato scampo al malcapitato. Non esistono posti così sulla terra ferma se ci pensiamo bene. In quei momenti ci si chiedeva se tutto quello avesse un senso. Sono momenti tristi che col passare del tempo formano un callo sull'anima ma che rendono gli uomini di mare persone sensibili e facilmente commovibili».

Sacrifici, turni massacranti, una vita diversa dalle altre che non tutti riescono a comprendere, mesi lontano da casa quando ancora non c'era il cellulare, il team working. Cosa le ha insegnato il mare?

«Cosa mi ha insegnato il mare. Non posso che rispondere con una sola parola. Tutto! Mi ha insegnato ad apprezzare anche le cose più semplici e banali della vita, anche se non esistono cose banali nella vita. Le faccio un esempio che credo sia quello più significativo. Quando si passa gran parte del tempo su di una nave

