

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Su alcune locuzioni nautiche di uso frequente nella Geografia economica e commerciale.

Nota del socio, comand.^e G. RONCAGLI.

Non è raro il caso di vedere negli scritti che trattano di Geografia economica e commerciale, e, più particolarmente, del ramo di questa che riguarda i commerci marittimi, usate impropriamente alcune locuzioni nautiche relative al tonnellaggio delle navi, alla loro capacità di traffico, ecc.. Queste improprietà generano qualche confusione o rendono poco chiara l'intelligenza delle cose.

Ciò si deve forse unicamente alla mancanza di una raccolta ordinata di definizioni e di nozioni tecniche la quale, spoglia di tutto ciò che non interessa lo studio generale della geografia economica e commerciale, renda bene conto, a chi studia, del vero valore delle locuzioni usate nella pratica.

Non sarà dunque inutile raccogliere qui le principali fra queste nozioni, dando ragione dell'esser loro e delle differenze, spesso in apparenza insensibili, che le distinguono l'una dall'altra, e giustificano l'uso dell'una in luogo dell'altra.

*
* *

Uno degli elementi che si considerano parlando di una nave in genere, per giudicare della sua mole, è il *distacco* o *spostamento*.

Questo altro non è che il peso effettivo della nave, uguale, per il principio d'Archimede, al peso della quantità d'acqua ch'essa sposta galleggiando; d'onde il nome di *spostamento*. Questo elemento però, mentre è poco variabile per le navi militari, per le quali le variazioni nel carico non sono nè frequenti nè considerevoli durante il periodo di armamento, è invece variabilissimo per le navi mercantili, soggette a variare il loro

carico quasi ad ogni approdo. Per questa ragione, il dislocamento, come termine per giudicare della mole delle navi, non è usato che per quelle da guerra.

Un altro elemento è la *stazza*, cioè il volume interno della nave; e questo, a differenza del primo, è costante, e perciò appunto, mentre serve a dare un'idea esatta della mole della nave, si presta meglio a paragonare tra loro navi di mole diversa. Esso è perciò usato come elemento normale per la classificazione delle navi mercantili, mentre per quelle da guerra non serve che in certe circostanze speciali, come, per esempio, per il passaggio di canali, per il quale si esiga il pagamento di un diritto (che viene appunto fissato in base alla stazza, qualunque sia il carico).

Si considerano sempre due specie di stazza, cioè la *stazza lorda* e la *stazza netta*.

La *stazza lorda* è l'intero volume interno della nave, compreso quello di tutte le costruzioni che si elevano al di sopra del ponte di coperta, conosciute col nome di *soprastrutture*.

La *stazza netta*, invece, è quella parte della *stazza lorda* che rimane disponibile per il servizio del traffico, cioè per il trasporto delle merci e dei passeggeri, dedotti tutti gli spazi che servono alla nave per la navigazione, come i depositi di viveri, attrezzi, carbone; i locali delle macchine e caldaie; gli alloggi dell'equipaggio, ecc.

Speciali regole, definite da convenzioni internazionali, stabiliscono, per i diversi tipi di navi, quali spazi del volume totale della nave debbano dedursi dalla *stazza lorda* per ottenere la *netta*, e per di più dettano le norme secondo le quali devesi procedere alla misurazione dei volumi.

L'unità di misura per la *stazza* è la *tonnellata di volume* o di *stazza*, cioè un volume equivalente a metri cubi 2.83 circa (100 piedi inglesi cubi). Questa misura suole anche essere chiamata *tonnellata di registro*, da quella Istituzione, ormai generale nel mondo mercantile, che chiamasi « Registro di classificazione delle navi » o semplicemente « Registro ».

La proporzione fra la *stazza lorda* e la *netta* varia notevolmente a seconda del tipo della nave, della forza delle sue macchine se trattasi di piroscafo, dei viaggi ai quali la nave è destinata, ecc. Per esempio: fra due piroscafi di uguale tipo e di uguale *stazza lorda*, il più veloce dispone di una *stazza netta* minore, in confronto dell'altro, perchè i suoi apparecchi motori, dovendo sviluppare una maggior forza, esigono uno spazio maggiore. Così fra due navi a vapore di uguale

tipo, stazza lorda e velocità, quella destinata a viaggi più lontani, dovendo disporre di maggiori riserve di combustibile, disporrà, per conseguenza, di una minore stazza netta, in confronto della compagna destinata a viaggi più brevi che non richiedano riserve altrettanto notevoli.

Un terzo elemento è la *portata*. Accade spesso di vedere negli scritti assunta come portata la stazza, onde qualche volta si legge che il tale bastimento è della tale *portata di registro*. Questa locuzione non ha significato, prima di tutto perchè stazza e portata sono due cose differentissime tra loro, poi perchè l'Istituto del Registro non considera la portata ma solamente la stazza.

La portata è elemento di peso, e si definisce: il peso massimo che una nave, che dispone di una stazza X, può caricare, per prendere l'immersione massima consentita dalla sicurezza di navigazione. L'unità di misura per la portata è la tonnellata *metrica*.

La portata è una funzione della stazza netta, e, a parità di questa, può variare notevolmente da nave a nave. La ragione di ciò consiste nella differenza delle forme della carena della nave, a seconda del tipo di questa e della velocità. Specialmente in fatto di piroscafi, le differenze nelle forme della carena, dipendenti da differenza di velocità che deve avere la nave, sono molto sensibili. Le navi più veloci hanno forme di carena molto affinate, a prora e a poppa, o, come si dice in linguaggio tecnico *stellate* (forse sarebbe più corretto dire *stelate* da stele che dà l'immagine della finezza). È quindi evidente che lo stesso peso farà immergere di più una nave molto stelata, di quello che un'altra che lo sia meno, e ciò a parità di tonnellaggio di stazza e di dimensioni lineari al piano di galleggiamento; donde consegue che, a parità di condizioni dette, la portata di una nave sarà maggiore per quella che è meno stelata. Appunto per questo le navi onerarie (*cargo-boats*) che hanno forme di carena assai tozze, ed una sezione di carena al galleggiamento poco dissimile da un rettangolo, hanno portate assai superiori delle navi rapide per servizio postale e di passeggeri (*liners*), bene inteso a parità di stazza netta.

Per meglio comprendere la definizione della portata, gioverà la seguente considerazione. Se una nave imbarca merce molto pesante, come per esempio minerale di piombo, completerà la sua portata assai prima di completare la sua stazza, e viceversa se carica merce leggera, come per esempio seta, completerà la propria stazza assai prima che la propria portata. Nel primo caso, prenderà la massima immersione consentita dalla sicurezza di navigazione rimanendo colle stive mezzo vuote, nel secondo

invece, avrà le stive completamente piene, ma non avrà preso l'immersione massima.

L'Istituto del Registro considera, per ogni nave registrata, la stazza lorda e la netta, per le quali rilascia appositi certificati; e quanto alla portata non la considera direttamente, ma sui fianchi della nave stabilisce una linea (generalmente dipinta) che indica l'immersione corrispondente alla portata massima.

Le statistiche del commercio marittimo registrano per solito il tonnellaggio lordo, quando vogliono indicare il movimento di un porto, di un litorale o di un paese, e allora si tratta, come abbiamo detto, di tonnellate di stazza cioè di *volume*; esse registrano poi anche la quantità delle mercanzie imbarcate e sbarcate, e allora si tratta di tonnellate *metriche*. La stazza considerata dalle statistiche del traffico è sempre *stazza lorda*.

Il traffico marittimo comprende quattro principali specie di trasporti cioè: merci ricche, merci povere, passeggeri di classe (ossia persone che occupano posti di cabina) ed emigranti che viaggiano in comitive. I passeggeri di classe e le merci ricche vengono trasportati comunemente da navi rapide; queste accolgono bensì anche emigranti; ma oggi per tale trasporto si vengono preferendo navi apposite, di moderata velocità, il cui esercizio riesce meno costoso. Le merci povere sono poi trasportate da navi speciali dette *cargo-boats*, le quali generalmente non prendono passeggeri a bordo e viaggiano a velocità economiche (non oltre le 11 miglia all'ora).

La capacità di traffico di queste diverse navi è paragonabile efficacemente solo fra tipi uguali, mentre fra navi di tipo diverso il paragone non può avere che un valore indiziale. Paragonare tra loro, per esempio, il piroscafo « Sicilia » della Navigazione Generale Italiana, di 5600 tonn. di stazza lorda, col « Grosser Kurfürst » del Lloyd Germanico di 14000 è possibile perchè sono all'incirca di ugual tipo; e se ne può concludere che il primo è poco più di un terzo del secondo; ma non si potrebbe paragonare con questo il *cargo-boat* « Piemonte » della Casa Capuccio di Torino, che è di circa 7000 tonn. di stazza lorda, per dirne che questo abbia una capacità di carico metà di quella dal primo. Al contrario il primo, essendo piroscafo rapido da passeggeri, sebbene abbia una stazza lorda di 14000 tonnellate, può caricare al massimo 13000 tonnellate di mercanzie, cioè meno di una tonnellata di peso per ogni tonnellata di stazza lorda, e il secondo con una stazza lorda di sole 7000 tonnellate può caricare sino ad oltre 9000 tonnellate

di merce, cioè quasi una tonnellata e mezzo di peso per tonnellata di stazza lorda.

I procedimenti per la stazzatura delle navi sono, come già si disse, determinati da Convenzioni internazionali, e sono diversi secondo i diversi usi ai quali le navi stesse sono destinate. Il metodo più generale è quello stabilito dalla Convenzione di Costantinopoli, e con questo si stazzano oggi le navi per il passaggio del canale di Suez. Norme speciali determinano il modo di stazzatura delle navi da guerra, da diporto, da pesca, ecc