

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Martinoli&C. compie 80 anni: “Come cambia il lavoro del perito navale”

Nicola Capuzzo · Thursday, May 28th, 2026

Genova – Con un apposito evento serale organizzato presso la sede genovese dello Yacht Club Italiano, lo studio tecnico navale Martinoli & C. ha festeggiato i suoi primi 80 anni d’attività e contestualmente i 50 anni di esperienza professionale dell’attuale timoniere, l’ing. Giovanni Martinoli.

Martinoli & C. è uno studio tecnico specialista in attività di consulenza navale e peritale delle avarie e degli incidenti marittimi tra i più accreditati dai principali assicuratori Corpo e Macchina e dai P&I Club. L’origine dell’attività di consulenza tecnica navale risale al 1946, quando Federico Martinoli Sr. fondò a Genova uno studio che riuniva periti e consulenti navali indipendenti.

Nel corso degli anni lo studio ha ulteriormente rafforzato e ammodernato l’attività peritale assicurativa e la consulenza tecnico-giudiziaria.

Ing. Giovanni Martinoli oltre all’anniversario cosa si celebra oggi?

“Beh direi che i motivi per festeggiare solo almeno due. Uno è il rapporto con i clienti con cui abbiamo lavorato tutti questi anni, l’altro è un po’ la storia della famiglia, perché lo studio è stato avviato da mio nonno nel ‘46, poi è proseguito da mio zio e mio papà, poi io e mio cugino Roberto dopo la prematura scomparsa dai nostri genitori.”

Vi siete tolti non poche soddisfazioni...

“Io ero giovane all’epoca, però diciamo che ce l’abbiamo fatta, siamo andati avanti e abbiamo fatto abbastanza bene. Con Roberto avevamo anche preso la gestione delle navi Costa a metà degli anni ‘90, abbiamo aperto l’ufficio a Miami per le crociere ai Caraibi, poi l’ufficio a Montecarlo. Nel 2005, quando Carnival ha comprato Costa, Roberto ha dovuto vendere le sue quote, come azienda abbiamo ceduto tutta la parte di management tecnico navale a Vships. Da lì in avanti abbiamo fatto tante altre cose interessanti.”

Vogliamo citarne alcune?

“Abbiamo seguito molti casi importanti, i più iconici sono l’incendio della petroliera Haven davanti ad Arenzano, l’incendio del traghetto Moby Prince a Livorno, il crollo della Torre Piloti qua a Genova, il disastro della Costa Concordia e poi da ultimo il Baesyan in Sicilia che è una pratica seguita da Marco Calabria (mio cugino) per conto degli assicuratori inglesi.”

La struttura aziendale oggi come è composta?

“Oggi possiamo dire di essere un gruppo consolidato, abbiamo una sede a Genova che seguo io, una sede a Montecarlo che segue mio cugino, abbiamo dieci periti, cinque ragazze che fanno claim handling, abbiamo corrispondenti e uffici a Shanghai, Singapore, a Dubai, a Buenos Aires e a Miami, anche perché il lavoro è cambiato.”

Come e perché è cambiato?

“Il lavoro storico di noi periti assicurativi era molto eroico perché fino a qualche anno prima del Covid succedeva un incidente all’altro capo del mondo e saltavi sull’aereo, facevi la perizia, stavi quattro o cinque giorni o quanto serviva e poi tornavi indietro. Poi gli assicuratori hanno preferito fare scelte diverse ma secondo me hanno perso molto dall’apporto diretto che un perito può dare perché, a parte le pratiche di routine, esistono dei casi dove è molto importante riuscire a capire la causa e l’origine del guaio. Sia nell’interesse degli assicuratori sia dell’armatore, affinché certe cose non si ripetano più. La ricerca del perché di certe situazioni è estremamente importante ma non si può ottenere se non vai di persona e ti devi basare sul rapporto di uno specialista o di un corrispondente. Oggi però l’industria vuole così e anche noi ci affidiamo a periti locali di fiducia con cui abbiamo instaurato un rapporto condividendo modulistica e metodologia di lavoro.”

La tecnologia aiuta?

“Adesso c’è addirittura la tendenza a voler sfruttare l’intelligenza artificiale, utilizzare un telefono, un filmato, un drone e poi chiedere all’intelligenza artificiale di dirci tutto ottenendo direttamente la perizia. Io però penso che sia assolutamente impossibile, perlomeno in questa fase, fare il lavoro con accuratezza e approfondimento. Serve capire cosa ci sia dietro un sinistro, delle volte ci sono tanti segnali che bisogna cercare di capire. La maggior parte degli incidenti sono dovuti a errore umani, le macchine difficilmente sbagliano; il più delle volte è l’uomo che non interagisce con le macchine in maniera corretta o fa errori clamorosi.”

È un tema di formazione?

“Purtroppo ci sono talvolta dei problemi per cui l’equipaggio non addestrato e non serio stacca gli allarmi. Gli allarmi sono fatti apposta per avvisarti, per segnalare un pericolo e non devono essere staccati manualmente perché rompono le scatole. Poi succedono incidenti incredibili.”

Qual è stato il caso che le ha dato maggiore soddisfazione professionale?

“È stato il lavoro fatto per l’incendio della petroliera Haven dove noi intervenimmo in difesa degli armatori che erano a processo penale per affondamento doloso e altri capi d’accusa. C’era un primo ufficiale, quello che gestiva la scarica, che aveva fatto un errore; per sua responsabilità aveva sovraccaricato la cisterna e a questo fece seguito un’esplosione. Il marittimo raccontò che l’esplosione aveva avuto origine da una pompa del carico alla quale non era stata fatta manutenzione, attribuendo quindi la colpa agli armatori. Al tempo non c’era il Gps, non c’erano gli strumenti attuali di localizzazione, ecc. quindi avevamo semplicemente un filmato preso per

fortuna dalla Marconi che sul tetto stava provando una telecamera a raggi infrarossi. Disponevamo quindi della termofotografia della nave e da quella si riuscì a stabilire qual era la zona più calda della nave. Loro sostenevano che l'esplosione avvenne in sala pompe del carico mentre i sommozzatori nella sala pompe verificarono che il locale era in ordine quindi quella pompa non era esplosa. Da lì in poi riuscimmo a dimostrare che ci fu un errore di considerazione del primo ufficiale che aveva sovraccaricato la cisterna.”

Anche in quel caso un errore umano?

“Aveva fatto (male) i calcoli di quando sarebbe stata piena fino a un certo livello la cisterna ed era andato a mangiare senza tener conto che, in certe condizioni, la pompa pompava molto di più di quello che lui aveva previsto.

Nel processo abbiamo vinto in primo e in secondo grado dimostrando le nostre tesi.”

Un consiglio alla prossima generazione di consulenti e periti navali?

“Bisogna avere una preparazione tecnica specifica, non si può pensare di avere una laurea in ingegneria e cominciare a fare il perito. Serve l'occhio per capire quello che succede, bisogna avere un'esperienza pratica, l'esperienza migliore è quello di aver lavorato in una gestione armatoriale dove vedi a 360° i problemi, i danni, le riparazioni, la manutenzione, i regolamenti, la parte commerciale e bisogna soprattutto sporcarsi le mani.

Oggi la professionalità diretta meccanica si è molto persa. Una volta il direttore di macchina non faceva salire a bordo nessuno specialista, oggi invece non tocca niente se non arriva lo specialista perché sono tutti estremamente specializzati. La comunicazione uccide la capacità delle persone di prendersi responsabilità; se sei in mezzo al mare e c'è un guaio una volta non potevi chiamare nessuno, ti dovevi arrangiare. Oggi mandi mail via satellite all'ufficio tecnico e ti guidano su cosa e come fare per intervenire. Poi fra un po' avremo i robot e le navi senza equipaggio.”

Scettico sulle navi unmanned?

“Credo sia difficilissimo introdurle perché la nave è come una città che galleggia, non ha solamente un motore o un'elica, ci sono tutti gli impianti per la vita di bordo, per il carico, sono super specializzate a seconda di quello che portano. Non è possibile pensare che possano andare per mare controllate solo dal satellite. Se si interrompe il segnale cosa fai? Se uno blocca internet si ferma tutto.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Marco Calabria – Giovanni Martinoli – Roberto Martinoli



This entry was posted on Thursday, May 28th, 2026 at 12:00 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.