

# **ORIGINI, STORIA E SVILUPPO DEL GRUPPO RINA - REGISTRO ITALIANO NAVALE**

## **1 Nascita del “Registro Italiano”**

Il RINA viene fondato a Genova, nel 1861, con il nome di REGISTRO ITALIANO, per iniziativa della “Associazione della Mutua Assicurazione Marittima” [nata a Genova nel 1857 tra armatori e proprietari (o “caratisti”), per coprire i rischi relativi a perdite e/o avarie riguardanti il corpo e gli attrezzi delle navi a vela], per soddisfare le esigenze degli operatori marittimi italiani, in analogia con quanto già fatto in precedenza in Inghilterra e in Francia.

Alla base della fondazione del REGISTRO ITALIANO, oltre alle esigenze generali indicate in precedenza per le Società di classificazione in genere, si possono individuare due ragioni particolari: lo sviluppo della flotta genovese e la creazione del Regno d’Italia.

La flotta genovese contava in quell’anno, nel 1861, circa 1.000 unità, pari grosso modo a 200 000 tonnellate di portata lorda (TPL). Per opportuno confronto, si precisa che nello stesso anno 1861, la flotta italiana era costituita da 16.500 navi, pari a circa 1.000.000 TPL; e quella inglese da 35.000 navi, pari a circa 5 000.000 TPL.

Il mondo marittimo genovese, che nel 1861 raccoglieva una parte significativa degli operatori nazionali del settore (armatori, proprietari, capitani, sensali, cantieri e assicuratori), a difesa degli interessi economici comuni prende l’iniziativa e, superando i contrasti legati agli interessi di parte, trova una sufficiente unità di intenti per ottenere una sostanziale riduzione dei costi di assicurazione mediante la creazione di:

- associazioni di mutua assicurazione, che, quali associazioni tra beneficiari, abbattano i premi;
- un Registro Italiano che, fondato come ente nazionale senza scopo di lucro, consente di ridurre i costi di classificazione (a circa un terzo) nei confronti del Bureau Veritas e del Lloyd’s Register e non penalizza, nell’assegnazione del grado di fiducia, le navi italiane rispetto alle unità di bandiera francese (Bureau Veritas) e inglese (Lloyd’s Register).

Elemento determinante ai fini dello sviluppo dell'iniziativa genovese, è la creazione del Regno d'Italia, che, riunendo sotto un'unica bandiera le flotte regionali, consente alla flotta italiana di avere voce in capitolo, per consistenza e volume di traffici, nel mondo marittimo internazionale (l'Italia ha all'epoca circa 20 milioni di abitanti).

Fra i documenti storici relativi alla fondazione si segnalano:

- l'avviso della costituzione a Genova del Registro Italiano apparso sul Corriere Mercantile in data 24 settembre 1861 (vedi Allegato n. 1);
- un volumetto dal titolo “Registro Italiano o regolamento per la classificazione dei bastimenti”, stampato dalla Tipografia e Litografia Pellas, nel 1861;
- il primo Libro Registro edito agli inizi dei 1863.

Il primo Libro Registro è un volumetto, diviso in tre sezioni, che contengono rispettivamente:

- il Programma (vedi Allegato n. 2), gli organi amministrativi del Registro Italiano [“Consiglio Generale”, composto da membri della “Mutua Assicurazione Marittima” (in maggioranza) e da rappresentanti di altre assicurazioni genovesi, con Presidente Giobatta Piaggio (Direttore della “Mutua Assicurazione Marittima”); “Consiglio delegato”], l'elenco degli agenti e dei periti;
- il Regolamento per la classificazione;
- l'Elenco del naviglio classificato (340 velieri).

## **2 Primo sviluppo (1861 - 1871)**

Il Registro Italiano nel decennio successivo alla fondazione si consolida e si sviluppa, ma in misura minore di quanto possibile a causa del suo carattere regionale e, in particolare, genovese, che trova opposizione di interessi nel mondo armatoriale diverso da quello ligure e nei sostenitori del Bureau Veritas francese, che costituisce all'epoca il Registro di maggior affidamento dell'armamento italiano.

**1861:** No. di agenzie: 13 - No. di navi classificate: 340 navi (80% genovesi)

**1866:** No. di agenzie: 49 - No. di navi classificate: 1500 navi (in luogo delle possibili 4500)

I fondatori del Registro Italiano, consci delle grandi possibilità di sviluppo dell'Istituto in ragione dell'entità della flotta nazionale e persuasi (come già ricordato) della necessità di avere un ente italiano per la classificazione delle navi, al fine di non penalizzare il naviglio di casa in merito al grado di

fiducia assegnato ad ogni singola nave e di ridurre le spese di registrazione, si adoperano per superare il regionalismo, modificando a tal fine l'organizzazione, in modo da coinvolgere gli esponenti del mondo marittimo dei principali porti italiani, e ricercano il riconoscimento formale dello Stato Italiano.

I punti qualificanti della strategia intesa a superare il carattere regionale del Registro Italiano sono tre:

- affidare l'amministrazione dell'Istituto ai responsabili delle Camere di Commercio e delle Compagnie di assicurazione dei principali porti italiani, allargando opportunamente il "Consiglio Generale";
- lasciare la sede del Registro Italiano a Genova, affidando la carica di Presidente al Presidente della locale Camera di Commercio del capoluogo, in ragione dei notevoli interessi marittimi ivi concentrati;
- far riconoscere l'Istituto dal Regio Governo.

Superando notevoli difficoltà burocratiche legate alla natura privatistica dell'Ente, grazie all'opera di un ligure illuminato, il Ministro della Marina Mercantile Castagnola, gli sforzi dei responsabili del Registro Italiano trovano compimento con la promulgazione del Regio Decreto 29 settembre 1870, che riconosce il Registro Italiano come **ente di pubblica utilità ed ente morale**.

A completamento della fase di primo sviluppo e di passaggio dal carattere regionale a quello nazionale del Registro Italiano, il 1° giugno 1871 vengono approvati lo Statuto ed il Regolamento tecnico (per navi in legno e in acciaio, a vela e a motore).

### **3 Equivalenza con le funzioni di Stato (1881)**

Nel decennio successivo alla riforma e al riconoscimento del Registro Italiano da parte del Regio Governo, i responsabili dell'Ente si adoperano per il suo consolidamento e per ottenere l'equivalenza con le funzioni di Stato.

Facendo seguito all'approvazione del "Codice della Marina Mercantile" (in data 20 novembre 1879) e impegnandosi ad ottemperare le prescrizioni del regolamento di applicazione del codice stesso, in ordine alle visite e perizie dei bastimenti, gli organi direttivi del Registro Italiano vedono coronati i propri sforzi all'atto della promulgazione del **Decreto del Ministro della Marina Mercantile** (Acton)

**in data 29 aprile 1881**, che riconosce l'equivalenza delle visite e delle perizie fatte dal Registro Italiano con quelle ufficiali.

#### **4 Fusione con il “Registro Nazionale” e mutamento della denominazione in “Registro Nazionale Italiano” (1910)**

I trenta anni successivi vedono l'espansione dei commerci, la graduale formazione dei capitali, il perfezionamento dell'ingegneria navale, la nascita di grandi Compagnie di navigazione e la costruzione di navi a vapore in acciaio di dimensioni sempre più grandi.

Il Registro Italiano, espressione in massima parte del mondo marittimo dei piccoli armatori e dei piccoli cantieri, non riesce a tenere dietro all'evoluzione tecnica dell'ingegneria navale e penalizza, con l'arretratezza e la rigidità dei suoi regolamenti, la costruzione dei grandi transatlantici in acciaio. In difesa dei propri interessi, le grandi compagnie armatoriali, che gestiscono i traffici di linea sovvenzionati, alleandosi con i grandi cantieri e coinvolgendo i rappresentanti dello Stato collegati al mondo marittimo fondano pertanto nel 1909 il Registro Nazionale.

Il nuovo Registro viene immediatamente riconosciuto dallo Stato. Esso presenta due vantaggi rispetto al Registro Italiano:

- adotta un Regolamento tecnico avanzato, che consente di progettare e costruire navi a vapore, in acciaio, con peso dello scafo inferiore e robustezza media superiore a quanto si poteva ottenere applicando le norme tecniche del Registro Italiano;
- coinvolge nell'amministrazione dell'Ente, oltre agli armatori, agli assicuratori e ai rappresentanti delle Camere di Commercio, il Presidente del Consiglio Superiore della Marina, il Presidente del Consorzio Autonomo del Porto, i Direttori dei maggiori cantieri ed alti ufficiali delle Capitanerie di Porto e del Genio Navale.

I fondatori del Registro Nazionale hanno come scopo finale non la contrapposizione con il Registro Italiano ma la fusione con esso, al fine di ottenere una radicale riforma ed un decisivo ammodernamento dello stesso Ente, altrimenti irrealizzabile in tempi brevi.

Il 28 giugno 1910, a favorevole conclusione di un'intensa opera di mediazione tra le parti, i due Registri si fondono, assumendo il nome di "Registro Nazionale Italiano". Il 9 ottobre 1910 il nuovo organismo viene elevato ad Ente Morale con l'approvazione dello Statuto.

Il Registro Nazionale Italiano eredita dalla fusione del Registro Italiano con il Registro Nazionale:

- il mantenimento della tradizione e del prestigio conquistato in 50 anni di esistenza;
- l'adeguamento del Regolamento tecnico alle esigenze del naviglio moderno;
- il coinvolgimento nell'amministrazione dei rappresentanti dello Stato, delle grandi Compagnie di navigazione e dei grandi cantieri;

e realizza un utile compromesso tra le esigenze delle componenti tradizionali del mondo marittimo, essenzialmente private, e le componenti nuove, che esprimono gli interessi pubblici.

## **5 Periodo della prima guerra mondiale e anni immediatamente successivi (fino al 1921)**

La prima guerra mondiale provoca la stasi dei traffici e deprime tutto il mondo marittimo mercantile. L'attività del Registro Nazionale Italiano nel periodo bellico viene ridotta ma non si interrompe.

Negli anni dell'immediato dopoguerra, il Registro Nazionale, nel frattempo denominato Registro Navale Italiano, con la ripresa dei traffici e il risorgere dell'attività marittima mercantile, nello spirito di una rinata cooperazione internazionale, conclude, il 1° luglio 1919, accordi con il British Corporation Register, l'American Bureau of Shipping ed il Teikoku Kaiji Kyokai, per la reciproca rappresentanza nei rispettivi paesi, avendo come ulteriore obiettivo l'armonizzazione delle norme.

Il 9 giugno 1921, dopo lunghe trattative, avviene la fusione del Registro Navale Italiano con il Veritas Adriatico, erede del Veritas Austro-Ungarico, e nasce il Registro Italiano, con sede legale a Roma, mentre la sede amministrativa viene lasciata a Genova. Vengono create due Direzioni tecniche, una a Genova e una a Trieste, con giurisdizione, rispettivamente, sul Tirreno e sull'Adriatico.

## **6 Conferenza di Londra del 1930 e Congresso sugli Istituti di classificazione del 1939 (sino al 1939)**

Il periodo relativo al regime fascista è caratterizzato, da un lato, dal miglioramento delle competenze tecniche e dall'estensione delle attività a nuovi ambiti (la navigazione interna per esempio), dall'altro dal temporaneo accorpamento, tra il 1927 e il 1938 (anno di creazione del RAI - Registro Aeronautico Italiano), di compiti di sorveglianza e classificazione di aeromobili.

L'attribuzione al Registro Italiano Navale dei compiti di Istituto di classificazione degli aeromobili nasceva dalle affinità (almeno nel periodo iniziale) tra la navigazione aerea e quella marittima, dall'esigenza di regolamentare dal punto di vista tecnico la costruzione e il mantenimento dei mezzi aerei e dall'opportunità di avere a disposizione un ente strutturato per compiti simili.

Però lo sviluppo dei traffici aerei e dei relativi vettori mette in luce diversità viepiù crescenti e incolmabili con il mondo navale, portando all'inevitabile conseguenza di separare i compiti di Registro Aeronautico da quelli di Registro Navale, come detto, nel 1938.

Successivamente, nel campo navale il R.I.N. ed A., forte della sicurezza che gli deriva dalla sua unicità in campo nazionale e dallo sviluppo della flotta mercantile italiana, si rivolge verso concrete forme di collaborazione con i Registri esteri.

## **7 Anni della seconda guerra mondiale e rinascita post-bellica (fino al 1960)**

Il secondo conflitto mondiale, con la drastica riduzione dei traffici mercantili, la requisizione delle navi, la perdita della quasi totalità della flotta (scesa come consistenza da circa 3.500.000 TSL a circa 300 000 TSL) per affondamento ad opera del nemico o per autoaffondamento, la sospensione dei lavori di costruzione delle navi sullo scalo, le difficoltà di comunicazione e le divisioni del territorio nazionale durante l'occupazione, riduce al minimo l'attività del R.I.N.A. e causa l'interruzione, dal 1941 al 1945, della pubblicazione del Libro Registro.

Dopo la guerra, in sintonia con la ripresa delle attività marittime, il recupero del naviglio affondato, il completamento delle costruzioni sullo scalo, il rifiorire dei piccoli cantieri di costruzione delle unità di

piccolo cabotaggio, l'acquisto di navi usate dall'estero e la rinascita dell'industria, il Registro Italiano Navale, dal 1945 al 1947, si riorganizza logisticamente e tecnicamente per riprendere in pieno la propria attività e far fronte alle nuove esigenze. [La flotta passa da 300.000 a 1.600.000 TSL].

A seguito del mutato quadro politico, il riordinamento del RINA trova formale sanzione con il Decreto Legislativo del Capo Provisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

Superata la fase della riorganizzazione post-bellica, il RINA, nel periodo dal 1950 al 1960, si consolida dal punto di vista amministrativo (stabilendo nuove tariffe e acquistando immobili per sedi e alloggi di servizio) e dal punto di vista tecnico (ampliando i quadri ed aumentando la propria presenza sia in Italia che all'estero), riprende i contatti con i Registri e le Amministrazioni esteri, partecipa a congressi e convenzioni, si inserisce in organismi tecnici internazionali.

In particolare gli anni che vanno dal 1956 al 1960 sono anni di notevole sviluppo della flotta Italiana, favorito da apposite leggi e dalla chiusura del Canale di Suez.

In questo periodo il RINA amplia gli accordi di reciprocità con altri Registri di classifica, partecipa a conferenze internazionali e, oltre che dell'International Institute of Welding (IIW), entra a far parte dell'International Standardization Organization (ISO) e dell'International Electrotechnical Commission (IEC).

## **8 Internazionalizzazione del RINA e potenziamento interno (fino al 1985)**

Per far fronte alle mutate esigenze del mondo marittimo mercantile e in relazione alla necessità di tenere dietro al rapido sviluppo dell'ingegneria navale e delle tecnologie industriali connesse e di partecipare ad un livello adeguato ai lavori degli organismi internazionali, legiferanti in materia di normativa, esistenti o di nuova istituzione, la struttura tecnica del RINA viene decisamente potenziata.

L'organico RINA passa da 209 dipendenti [111 tecnici e 98 amministrativi (20 tecnici e 35 amministrativi operanti presso la Direzione Generale)] a 480 dipendenti (317 tecnici e 163 amministrativi, distribuiti pressoché in pari misura tra Direzione Generale e sedi periferiche).

Nel 1964 l'Ing. Lorenzo Spinelli assume l'incarico di Direttore Generale dell'Istituto, succedendo all'Ing. Gino Soldà.

Nel 1965 viene creato l'Ufficio Studi, orientato allo sviluppo di modelli di calcolo strumentale ad elementi finiti e di tecniche di previsione del comportamento delle navi in mare tempestoso.

Nel 1966 il RINA partecipa, a Londra, ai lavori della Convenzione Internazionale sul Bordo Libero, con il Direttore Generale, Ing. Lorenzo Spinelli, che ne presiede il Comitato Tecnico.

Nel 1967 l'Istituto entra a far parte dell'International Ship Structures Congress (ISSC).

Nel 1968 il RINA fonda con altri sei Registri l'International Association of Classification Societies (IACS). I membri fondatori di tale associazione sono, oltre al RINA: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping e Nippon Kaiji Kyokai.

Oggi i membri effettivi sono dieci. Ai sette membri fondatori si sono aggiunti: China Classification Society, Korean Register of Shipping e Russian Maritime Register of Shipping. In più vi è un membro associato, l'Indian Register of Shipping. Il 90% in GT del naviglio mondiale è classificato con Registri membri dell'IACS.

Nel 1969 l'Istituto partecipa ai lavori della Convenzione Internazionale sulla Stazzatura delle navi, con l'Ing. Lorenzo Spinelli che ne presiede il Comitato Tecnico.

A partire dagli anni '70 il RINA entra anche nel campo industriale, creando un apposito gruppo per l'acquisizione e l'esecuzione di prestazioni industriali.

## **9 Il RINA verso l'Europa Unita (fino al 1996)**

Dopo i grandi periodi storici:

- fondazione, sviluppo e consolidamento (dalla creazione del Regno d'Italia alla 1a guerra mondiale),
- assunzione dello status di Ente pubblico (dalla 1a alla 2a guerra mondiale),

- rinascita, ritorno al privato e internazionalizzazione (dalla 2a guerra mondiale ad oggi),

il RINA si trova nella fase di passaggio ad un altro importante periodo: quello dell'Europa Unita e del Mercato Comune. Dopo oltre 130 anni di esistenza sotto l'ala protettiva del monopolio in ambito nazionale, al Registro Italiano Navale si presenta un futuro da affrontare in regime di libera concorrenza.

In data 22 novembre 1994, il Consiglio della CEE emana la Direttiva 94/57/CEE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per le organizzazioni che effettuano ispezioni e visite di controllo a bordo delle navi. Detta direttiva dà luogo, in Italia, ad uno scenario della certificazione navale notevolmente diverso da quello precedente (non più permesso dopo il 31 dicembre 1997), in cui il RINA era l'unico organismo autorizzato a classificare le navi di bandiera italiana e ad effettuare su di esse, nei limiti precedentemente illustrati, i controlli della sicurezza e protezione antinquinamento previsti dalle relative Convenzioni internazionali.

La Direttiva si propone principalmente di stabilire le condizioni minime alle quali devono sottostare quegli organismi che intendono ottenere la delega ad eseguire visite e ad emettere certificazioni per conto delle Amministrazioni comunitarie, in applicazione delle Convenzioni internazionali sulla sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, al fine di evitare che detti compiti vengano delegati ad organismi di non riconosciuta affidabilità o a singoli individui.

Questo obiettivo è inoltre inserito nella più ampia politica comunitaria di creare un **libero mercato** per la libera circolazione di merci e servizi e favorire la **libera concorrenza**. A tal fine la direttiva richiede che un'Amministrazione con sede nella Comunità non possa rifiutarsi [in linea di principio] di delegare un organismo riconosciuto idoneo, ai fini della direttiva, da un'altra Amministrazione con sede nella Comunità.

Le mutate condizioni esterne, e cioè:

- la crisi dei noli,
- la crisi della flotta italiana, in lenta diminuzione per la progressiva perdita di capacità concorrenziali nei confronti dell'armamento straniero,

- la crisi dei cantieri di costruzione e di riparazione italiani, in difficoltà nell'acquisizione di nuove commesse a causa dei costi elevati,
- la crisi di credibilità delle Società di classificazione, chiamate in causa dalle compagnie assicuratrici, a causa di alcune gravi perdite di navi portarinfusa (petroliere, bulk carriers e combination carriers),
- l'avvento dell'Europa unita, con la conseguente graduale riduzione delle sovvenzioni ai cantieri ed agli armatori italiani e con la probabile perdita da parte del RINA del monopolio della classificazione del naviglio nazionale, a seguito del riconoscimento reciproco delle Società di classificazione europee da parte delle amministrazioni dei vari paesi della CEE,

impongono al RINA di rendersi concorrenziale in Italia e all'estero nei confronti delle altre Società di classificazione.

Il RINA, in aggiunta ai tradizionali requisiti di efficienza, competenza tecnica, imparzialità e affidabilità nel campo navale, prevalentemente legato agli operatori marittimi italiani, il cui mantenimento richiede:

- un costante adeguamento tecnico, per tenere dietro alla rapida evoluzione del mondo marittimo e al progresso dell'ingegneria navale e dei processi industriali ad essa connessi,
- un'attiva presenza in seno agli organismi internazionali legiferanti in materia di normativa, mediante una partecipazione diretta o per conto dell'Amministrazione italiana,
- una stretta collaborazione con l'Amministrazione italiana e un contatto costante con gli altri soggetti del mondo marittimo mercantile nazionale,

deve acquisire nuovi attributi di efficienza globale, tecnica e commerciale, nel campo navale internazionale e nel campo industriale.

L'elemento nuovo è il mercato: non ci sono più gli "utenti", ma i "clienti"; non c'è più il monopolio, ma la libera concorrenza con le altre Società di classificazione internazionali.

Per far fronte alle nuove esigenze imposte dal mercato, il RINA:

- crea apposite strutture interne, dedicate al contatto con il cliente e all'acquisizione di lavoro, in campo navale e in campo industriale;
- si organizza per fornire servizi di assistenza tecnica, sia in campo navale, sia in campo industriale;
- potenzia le strutture dedicate alle prestazioni industriali, entrando nel mercato della certificazione dei Sistemi Qualità aziendale e dei prodotti;
- potenzia le strutture dedicate alla gestione delle navi di bandiera estera e dei rapporti con le Amministrazioni estere;
- aumenta la propria rappresentanza all'estero, aprendo nuovi uffici esclusivi in alcune aree strategiche;
- incrementa la propria presenza negli organismi internazionali;
- potenzia l'attività di ricerca e sviluppo;
- incrementa l'attività di supporto tecnico al Ministero dei Trasporti e della Navigazione;
- potenzia il proprio sistema informativo, quale indispensabile strumento di supporto nello sforzo di ottimizzazione del lavoro tecnico e amministrativo;
- introduce il Sistema Qualità Interno, quale strumento obbligatorio per la conservazione dello stato di "membro effettivo" dell'IACS e quale occasione per disciplinare, aggiornandolo, il funzionamento dell'Istituto;
- adotta nuove strategie nei confronti delle Società di classificazione estere, stipulando un accordo di collaborazione a tre con il Germanischer Lloyd ed il Bureau Veritas;
- migliora i propri sistemi di gestione delle Risorse Umane.

Nel 1990, l'Ing. Nicola Squassafichi assume l'incarico di Direttore Generale, succedendo all'Ing. Lorenzo Spinelli che aveva ricoperto detto incarico fin dal 1964.

Sempre nel 1990, l'Ing. Giuliano Pattofatto assume l'incarico di Direttore Tecnico.

Nel 1992 il RINA viene riconosciuto quale ente certificatore di Sistemi Qualità e dei prodotti dal SINCERT.

Tra il 1992 ed il 1996, la presenza del RINA all'estero si rafforza sensibilmente mediante la creazione di Società controllate, l'apertura di nuovi Uffici e/o il potenziamento dell'organico tecnico di quelli già esistenti.

Attualmente il Gruppo RINA è presente in 32 nazioni nel mondo, con una struttura articolata nella Direzione Generale, a Genova, e in 96 sedi periferiche, di cui 40 in Italia, con un totale di oltre 1000 persone direttamente occupate.

Maggiori dettagli relativi agli uffici RINA nel mondo e alle 32 Società controllate sono disponibili nella sezione DOVE SIAMO del sito.

## **10 Il passaggio dal Registro Italiano Navale a RINA S.p.A.**

Il 1999 è l'anno di nascita di RINA S.p.A., società per azioni creata, con sede a Genova, dal Registro Italiano Navale. RINA S.p.A., nell'osservanza delle normative nazionali, comunitarie ed internazionali, svolge attività di verifica, di controllo, di certificazione e di ricerca riguardo ai materiali, ai progetti, alle tecnologie, ai prodotti e alle installazioni, nel settore marittimo e negli altri settori produttivi, anche in adempimento ad incarichi ad essa affidati da Amministrazioni pubbliche o da altre Autorità.

## **11 Revisione della struttura organizzativa del RINA (Novembre 2000)**

Nel novembre del 2000, il Comitato Operativo del RINA decide un'importante revisione della struttura organizzativa di RINA S.p.A. - peraltro già oggetto di studio e modifica negli anni immediatamente precedenti -, che diventa pienamente operativa con il 1° gennaio 2001. Detta riorganizzazione viene essenzialmente dettata da nuove necessità operative e dall'esigenza di azioni correttive sorte a seguito dei risultati di alcuni audits interni ed esterni relativi al Sistema Qualità aziendale.

Tutte le funzioni operative del RINA S.p.A. vengono concentrate nelle seguenti divisioni: *la Divisione Navale, la Divisione Certificazione e Servizi e la Divisione Industry.*

La *Divisione Navale* è retta da un Capo Divisione, che risponde direttamente al Direttore Generale e che ha le seguenti responsabilità:

- il raggiungimento degli obiettivi prefissati, in termini sia economici che qualitativi;
- standard di qualità ed efficienza dei servizi prestati;
- lo sviluppo di prodotti, servizi e know-how relativi alle competenze della Divisione;
- lo sviluppo di norme e regolamenti tecnici relativi alle attività della Divisione;
- l'ottimizzazione dei processi operativi;

- il monitoraggio della gestione operativa interna e del livello delle prestazioni fornite;
- lo sviluppo delle competenze tecniche del personale, favorendone la crescita professionale e l'autonomia operativa;
- il raggiungimento degli obiettivi di prestazione definiti dai Regolamenti e dai contratti con i clienti, nei seguenti ambiti di attività:
  - classificazione di navi ed unità offshore;
  - certificazione statale di navi ed unità offshore, su autorizzazione delle Amministrazioni di Bandiera;
  - ricerca e sviluppo;
  - omologazione e collaudo dell'equipaggiamento navale;
  - nautica da diporto;
  - navi militari.

Al Direttore della Divisione Navale rispondono direttamente due Vice Direttori, responsabili rispettivamente per:

- le attività operative e di business;
- le attività tecniche ed internazionali,

ed una Segreteria di Divisione.

La *Divisione Certificazione e Servizi* è diretta da un Capo Divisione che ha le seguenti responsabilità:

- la fornitura di servizi di certificazione, con un adeguato standard di qualità ed efficienza, mediante una rete operativa dislocata sul territorio, curando in particolare l'ottimizzazione dei costi e delle risorse impiegate;
- l'elaborazione, sulla base delle indicazioni strategiche definite dagli organi direttivi, degli obiettivi operativi, sia in termini economici che di qualità ed il relativo monitoraggio per il loro raggiungimento;
- lo sviluppo di prodotti, servizi e know-how relativi alle competenze della Divisione;
- il miglioramento continuo dei processi operativi;
- il monitoraggio della gestione operativa interna e del livello delle prestazioni fornite;
- lo sviluppo delle competenze tecniche del personale, favorendone la crescita e l'autonomia operativa in collaborazione con la Direzione Risorse Umane;
- l'acquisizione ed il mantenimento degli accreditamenti/notifiche;

- il rilascio dei certificati di conformità;
- l'assicurazione dell'efficacia del Sistema di Gestione per la Qualità della DCI;
- la definizione di piani strategici di sviluppo,

nei seguenti ambiti di attività:

- certificazione e rilascio di attestazioni di conformità relativamente a sistemi di gestione aziendale, prodotti/servizi, personale e processi, in ambito volontario e cogente, ad eccezione dei prodotti destinati al mercato navale;
- convalida della Dichiarazione Ambientale delle aziende che partecipano al Sistema Comunitario di Ecogestione ed Audit (Regolamento EMAS);
- ispezione di progetti, processi e prodotti per la determinazione della conformità a requisiti specificati o sulla base del giudizio professionale, ad eccezione dei prodotti destinati al mercato navale;
- valutazioni o verifiche ispettive per conformità a requisiti specificati in regolamenti, norme, specifiche tecniche e documenti del cliente;
- validazioni e verifiche su impianti, processi e progetti sulla base di Accordi, Regolamenti e Normative nazionali ed internazionali;
- servizi volti al miglioramento delle performance delle Organizzazioni (sistemi di rating, supply-chain management, formazione ecc.).

A garanzia dell'attendibilità e del valore delle certificazioni e valutazioni effettuate, la Divisione ha acquisito nel corso degli anni una vasta gamma di riconoscimenti nazionali, comunitari e internazionali rilasciati dagli enti/organismi autorizzati.

La **Divisione Industry** è retta da un Capo Divisione, che, assistito da una Segreteria e da uno staff tecnico operativo dislocato nelle varie sedi nazionali e internazionali, ha le seguenti responsabilità:

- lo sviluppo di prodotti, servizi e know-how relativi alle competenze della Divisione;
- il miglioramento continuo dei processi operativi;
- lo sviluppo di norme e regolamenti tecnici;
- il monitoraggio della gestione operativa interna e del livello delle prestazioni fornite;

- lo sviluppo delle competenze tecniche del personale, favorendone la crescita professionale e l'autonomia operativa in collaborazione con la Direzione Risorse Umane;
- il raggiungimento degli obiettivi definiti nel budget della Società, negli ambiti dei seguenti mercati:
  - Navale;
  - Energia;
  - Oil & Gas;
  - Infrastrutture e trasporti;
  - Cooperazione Internazionale.

## **12 2001-2002, superamento dei piani di fusione e definizione di una nuova Direzione**

A conclusione di un'approfondita analisi su possibili alleanze e collaborazioni con Enti internazionali di classificazione e certificazione, quali quelle con l'americano ABS ed il francese BV, i piani di fusione esaminati e discussi nel corso del 2001 non vengono ulteriormente perseguiti in favore della visione di un RINA forte ed indipendente.

Il primo Giugno 2002, Ugo Salerno viene nominato Amministratore Delegato del RINA ed assume anche la carica di Direttore Generale, succedendo a Nicola Squassafichi, ritiratosi in pensione dopo una lunga carriera al RINA.

Allo stesso tempo viene nominato alla presidenza del RINA Enrico Scerni.

Nel 2005 Enrico Scerni viene riconfermato alla carica di Presidente del RINA ed Ugo Salerno viene riconfermato alla carica di Amministratore Delegato.

**RINA S.p.A.- Via Corsica, 12 -16128 Genova - Italia**

Riproduzione vietata. Nessuna parte del presente documento può essere riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi, fotocopie, microfilm o altro mezzo, senza il consenso scritto del RINA.

## **Allegato 1**

### **Stralcio di un articolo pubblicato, in data 26 settembre 1861, sul “Corriere Mercantile” di Genova**

*“L’associazione marittima mercantile per l’assicurazione mutua di corpo ed attrezzi dei bastimenti della nostra marina, che si è fondata in Genova nel 1857, imitando una simile associazione più ristretta, già antica fra i capitani e gli armatori di Camogli, e che ormai abbraccia, si può ben dire, tutta la nostra marina, avendo assicurati tanti valori per oltre 20 milioni - quest’associazione sta per attuare un’eccellente idea formando un ufficio ed un registro di inventario delle patrie navi, e della loro vita e qualità, cioè un Lloyd ed un Veritas italiano.*

*Ognuno sa che questa specie di stato civile delle marine mercantili, tenuto con continua nota dei loro accrescimenti e mutamenti, venne iniziato prima a Londra, poi imitato a Parigi, e che specialmente il Veritas francese divenne il manuale degli assicuratori.*

*Ma l’immenso sviluppo delle marine, la cresciuta fabbricazione delle navi d’ogni paese, rendono più difficile ad un centro cosmopolita l’opera d’un registro imparziale in cui ogni bastimento figuri colla sua bontà espressa in giuste cifre proporzionali.*

*E’ poi naturale che gli autori inglesi e francesi dell’inventario diano qualche preferenza alle navi nazionali, e meno esattamente apprezzino le straniere. I pratici sanno che ciò poteva non di rado lamentarsi per le navi Italiane, allorquando appartenevano a cinque o sei piccole marine”.*

*“Un Registro Italiano, oltre alla sua economica utilità, si presenta come una delle conseguenze naturali, nella sfera degli interessi, di quei grandi avvenimenti che unirono 22 milioni di Italiani, e inaugurando l’unità fusero tutti gli elementi marittimi della nostra penisola, fusione cui ora manca solo l’antica regina dell’Adriatico.*

*Siccome i grandi principi politici trionfano quando informano ogni parte della popolare esistenza ed operosità, così deve lodarsi molto che la classe dei nostri marini ed armatori, certo una delle più patriottiche, abbia nella sua sfera pensato subito a dedurre questa conseguenza dell’Unità nazionale.*

*Ed è bene che ciò si faccia in Genova, sede principale della navigazione Italiana, sia pel numero delle navi, sia per la vastità delle relazioni che i Liguri navigatori mantengono con tutte le parti del mondo,*

*facendo sventolare la patria bandiera da molti anni nei mari i più lontani. Non dubitiamo punto che l'opera, per quanto colossale riesca col promesso concorso di tanti peritissimi ed interessati al suo buon successo”.*

**RINA S.p.A.- Via Corsica, 12 -16128 Genova - Italia**

Riproduzione vietata. Nessuna parte del presente documento può essere riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi, fotocopie, microfilm o altro mezzo, senza il consenso scritto del RINA.

## **Allegato 2**

### **PROGRAMMA**

Il primo documento del Registro Italiano è un piccolo volume del 1861 - stampato a Genova nella tipografia Pellas - che conteneva il programma, i regolamenti e i nomi del Consiglio generale e del Consiglio delegato. Diffusa negli ambienti armatoriali, la pubblicazione doveva servire a spiegare le finalità dell'Istituto e a suscitare adesioni.

Ecco il testo dell'appello lanciato alla marineria italiana.

*L'immenso sviluppo che la navigazione internazionale prese nel nostro suolo, e la radicale trasformazione che si fece nel commercio marittimo, hanno indotto la necessità di creare dei mezzi capaci a far conoscere in ogni parte del mondo lo stato e le condizioni delle navi d'ogni bandiera, che, in numero sempre crescente, solcano i mari.*

*Finché il sistema coloniale ed il privilegio delle bandiere restringevano l'esercizio delle navi presso ciascun popolo al suo commercio particolare, questo bisogno non era sentito, perché le navi erano conosciute nei luoghi della loro consueta navigazione, non altrimenti che gli abitanti d'una piccola città conoscono perfettamente la vita e le fortune l'un dell'altro.*

*Ma poiché la conversione delle antiche Colonie in Stati indipendenti, e la conseguente libertà dei loro commercio, e poscia i trattati commerciali, l'eguaglianza delle bandiere, e i principi del libero scambio hanno cominciato a rompere le dighe internazionali, ed aprire tutti i mari a tutte le Nazioni, lo stato delle cose è interamente mutato. Navi straniere, di ogni costruzione e d'ogni provenienza, sempre nuove e non prima conosciute, vanno ogni giorno raccogliendosi nei porti, delle quali è difficile ai negozianti avere o procacciarsi contezza: e venendone ad essi offerto il noleggio, o chiesta l'assicurazione, non saprebbero come consigliarsi se non vi fosse alcuno che si pigliasse la cura d'istruirli dello stato, qualità e condizioni loro.*

*A quest'uopo appunto furono inventati quei Registri Generali, nei quali sono scritti, come in universale inventario della navigazione, i bastimenti d'ogni bandiera, colla precisa indicazione della loro nazionalità, del tempo e luogo in cui furono costrutti, della natura e qualità della costruzione, della fiducia che meritano, dello stato e condizione in cui trovansi così nel corpo come negli attrezzi, della*

*navigazione di cui sono capaci, e di tutte le altre specialità e condizioni che il commercio è interessato a conoscere.*

*Ognuno intende facilmente di quanta utilità siano questi Registri: ai proprietari delle navi, che in qualunque più lontana regione trovano la stessa facilità a noleggiarsi che hanno in casa loro; e ai commercianti, che possono noleggiare o assicurare qualsiasi nave non mai prima conosciuta, con quella medesima sicurezza che avrebbero se l'avessero veduta costruire.*

*Primi ad istituire un Registro di tal fatta furono gli Inglesi, che, per la smisurata ricchezza dei loro commercio e lo sterminato numero delle loro navi, furono i primi a sentirne la necessità: e come più ricchi e più illuminati d'ogni altro son pur sempre i primi, convien confessarlo, a pensare e porre in esecuzione qualunque nuovo trovato di cui possa giovare il commercio. Il primo Registro fu quello istituito a Londra sotto il nome Lloyd's Register of Shipping.*

*Le sue colonne furono aperte anche ai bastimenti forestieri. Ma accadde naturalmente, un po' per ispirito di nazionalità, ed un po' per sincera credenza della superiorità inglese in fatto di costruzioni navali, che a pari condizioni una nave forestiera non potesse ottenere una classificazione eguale in grado all'inglese: donde seguiva che le altre bandiere erano tenute rispetto all'inglese in uno stato d'inferiorità molto pregiudizievole ai loro interessi.*

*Se n'accorsero i Francesi; i quali volendo por riparo a questo danno, e troppo superbi altronde della loro marina, e persuasi che un Registro francese acquisterebbe autorità eguale o poco inferiore all'inglese, fondarono, nel 1828, a Parigi il Registro Veritas.*

*Del quale è inutile il dire a quanta celebrità salisse e quanta influenza pigliasse bentosto sul Continente: imperocché non v'ha chi ignori che da molto tempo non si fa, anche presso di noi, un'assicurazione né un contratto di noleggio senza consultarne il Veritas.*

*Ciò però che era accaduto in Inghilterra accadde anche in Francia. A pari condizioni la bandiera francese è trattata più favorevolmente delle forestiere. I nostri Armatori si lagnano spesso di non poter ottenere quella classificazione che credono meritata dalle loro navi. Si aggiunge a questo*

*inconveniente il caro costo delle perizie e dei certificati, che fa dell'iscrizione nel Veritas un peso assai grave.*

*Ciò nondimeno il Veritas fu sinora, ed è tuttavia, il Registro al quale ricorrono, costretti, tutti i nostri Armatori e Capitani. Né si poteva sino a questi ultimi tempi pensare ad istituire un Registro italiano: perché non esistendo ancora una Marina Italiana, e conoscendosi appena ne' porti esteri una bandiera o Sarda, o Toscana, o Napoletana, esso sarebbe stato affatto ignoto all'estero o tenuto in poco conto come cosa di nessuna autorità.*

*I tempi ora sono mutati, e tanta umiliazione non pesa più sopra di noi. Per un meraviglioso concorso di audacia e di prudenza, di virtù e di fortuna, se non è ancora fatta l'Italia, ventidue milioni d'Italiani sono già riuniti sotto il Regno Costituzionale di Vittorio Emanuele: le antiche bandiere dei piccoli Stati d'Italia scomparvero : né mai più torneranno. Tremila miglia di coste sono già coperte del vessillo italiano: al quale tra breve anche la Marina Veneziana, liberata dai colori austriaci, potrà, speriamo, recare il gran tributo di S. Marco.*

*E' tempo adunque che da noi si faccia ciò che dai Francesi fecesi nel 1828: che s'instituisca il Registro Italiano. Se il ricorrere ai Registri stranieri fu sinora necessario, in avvenire sarebbe poco onorevole. Dobbiamo provvedere ad un tempo all'interesse e alla dignità nostra.*

*Né v'è a temere che gli stranieri non siano per fare del nostro Registro la stima che gli sarà dovuta.*

*La perizia dei nostri Costruttori, l'abilità ed il valore dei nostri uomini di mare, sono ben conosciuti anche fuori. E poi, la bandiera d'un popolo di ventidue milioni non può essere disprezzata. E la Marina Italiana, famosa per antiche glorie, non ancora da altri superate, ha mostrato con recenti fatti da meritare ancora il posto che occupò nella Storia.*

*Mossa da queste considerazioni, l'Associazione della Mutua assicurazione Marittima ha deliberato di stabilire in Genova, sua sede, l'ufficio del REGISTRO ITALIANO.*

*Cosa sia questa Associazione non abbiamo bisogno di dirlo alla Marina Ligure, che già in gran parte vi si è ascritta.*

*Ristretta alle navi di bandiera nazionale, e alla sola assicurazione del corpo e attrezzi, essa ha per iscopo di mettere in comune i rischi dei bastimenti ammessi alla Associazione, e di dividere fra gli Associati in proporzione del valore delle loro navi i sinistri maggiori che colpiscono qualcun di essi. Fondata nel 1857 essa conta già nel suo seno tanti bastimenti per il valore di 20 milioni. I suoi Statuti, con molto studio preparati, coll'esperienza emendati, ed un'amministrazione severa, giusta e imparziale (senza la quale la bontà degli Statuti sarebbe inutile), raggiunsero il triplice scopo propostosi dai fondatori; di recare un'immensa economia sui premi di sicurtà, di rialzare la moralità ed il credito della Marina, e di diminuire (e sperasi in breve togliere affatto) quei sinistri scandalosi che sono effetto non dell'infortunio ma della malafede. I bastimenti non essendo ammessi nell'Associazione se non dopo una rigorosa perizia per determinarne il valore e la bontà, presentano una garanzia ed ispirano una fiducia maggiore degli altri. L'Associazione è lieta di avere già recato grandi benefizi alla Marina Italiana: ed è incoraggiata dai suoi prosperi successi a promuoverne altri colla istituzione del REGISTRO ITALIANO.*

*Le basi generali che adottò per questo Registro sono presso a poco le stesse adottate altrove, e che l'esperienza ha giudicate buone e convenienti. Essa le ha raccolte in due Regolamenti; dei quali l'uno determini le regole per la classificazione dei bastimenti, e l'altro stabilisce le norme dell'interna amministrazione dell'Ufficio. In entrambi, ma specialmente nel primo, ha cercato di introdurre alcune variazioni e miglioramenti, dei quali questa istituzione le parve capace. Ne noteremo qui alcuni.*

*Il grado di fiducia meritato dai bastimenti è indicato dal Veritas francese colle frazioni ordinarie  $\frac{3}{3}$ ,  $\frac{5}{6}$ ,  $\frac{3}{4}$ ,  $\frac{2}{3}$ ,  $\frac{1}{2}$  e simili. Parve all'Associazione che fosse meglio adottare nei segni il sistema decimale, incominciando dall'unità per indicare bastimenti della prima classe, e continuando con frazioni decimali, di mano in mano più lontane dall'unità, a designare quelli che vanno grado grado allontanandosi dalla perfezione, fino alla frazione (0,50) destinata ad indicare l'ultimo grado delle navi atte alla navigazione. Una somma cura si pose a stabilire con minuta diligenza le condizioni richieste, sia nella costruzione. Sia nell'attrezzatura di una nave, perché ella possa essere collocata nella prima classe.*

*Il numero e la quantità dei pezzi che devono comporre il bastimento secondo la sua portata, le loro dimensioni, la qualità dei loro legname, il modo con cui hanno ad essere formati, posti in opera, collegati, impernati e rafforzati, le condizioni del calafataggio e del fasciamento, il numero, la lunghezza ed il peso degli ormeggi, in una parola, tutte le regole per la perfetta costruzione ed*

*armatura di un bastimento furono nel Regolamento con esatto dettaglio stabilite: di guisa che chiunque vorrà far costruire una nave, ed essere sicuro di nulla omettere per la sua perfezione, potrà fare il suo contratto col costruttore in due parole, stipulando: Che la nave sia costrutta, corredata ed armata secondo le prescrizioni del Regolamento del Registro Italiano.*

*Un notevole miglioramento. conseguenza della cura con cui si stabilirono le condizioni della costruzione e l'armamento delle navi, fu introdotto nel nostro Registro. Ed è una maggiore durata del periodo di vita assegnato ai bastimenti della prima classe. Quando essi siano stati costrutti colle norme prescritte dal Regolamento e siano tenuti in buono stato di riparazioni (al che è pure dal Regolamento provveduto), si ha la certezza che il bastimento si manterrà nel suo primitivo stato per tutto il tempo da noi determinato. Ed è allora giusto che esso non sia tolto dalla prima classe, quando ancora merita di rimanervi: sarebbe anzi stoltezza il farlo perché si recherebbe con ciò, senza motivo, un gravissimo danno agli Armatori, e si farebbe perdere gratuitamente alla Nazione una parte del capitale impiegato nella Marina mercantile.*

*Un altro e importante miglioramento si è cercato nella diminuzione della spesa di classificazione. La nostra Associazione, non volendo dal Registro ritrarre alcun lucro, e bastandole rifarsi delle spese, può senza nocimento ribassare le sue tariffe. E andrà ribassandole anche più in avvenire, se da un esperimento abbastanza protratto risulterà che i profitti vadano costantemente superando le spese. Questi cenni basteranno a far comprendere il pensiero della Associazione. Per tutto il resto essa si rimette ai due infrascritti Regolamenti che ne contengono lo svolgimento. Essa spera di rendere alla Marina Italiana colla nuova istituzione servizio non lieve. E sarà fortuna se si potrà dire un giorno ch'essa abbia coi mezzi che va adoperando contribuito a sollevarla e a farla pervenire più presto a quel grado di prosperità e di grandezza che non può mancarle nell'avvenire.*

**RINA S.p.A.- Via Corsica, 12 -16128 Genova - Italia**

Riproduzione vietata. Nessuna parte del presente documento può essere riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi, fotocopie, microfilm o altro mezzo, senza il consenso scritto del RINA.