

08 DL Notizie logbook 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE LogBook 29 marzo 2023

www.deciolucano.it -----

Nucleare e risorse verdi



Un angolo del giardino della storica gelateria Giumin , 1933, di Nervi, citato anche nelle pagine del quotidiano londinese The Times , locale dove venne inventato il noto gelato “ pinguino”. Un posto ispiratore di idee e progetti ; dove spesso la redazione di DL NOTIZIE LOGBOOK incontra amici e professionisti del mare , scrittori e giornalisti.

SPRUZZI DI SALMASTRO

Pubblichiamo integralmente, anche se è datato, il comunicato stampa ricevuto il 26 marzo dalla Guardia Costiera perché inquadra con drammatica chiarezza-- per chi conciona tutti i giorni nei talkshows politici della televisione-- un episodio di recupero di immigranti africani che battelli precari delle ONG econ metodi da supermercato commerciale hanno sbarcato a Lampedusa, frapponendosi e disturbando le comunicazioni con il centro di coordinamento della Guardia Costiera.

BATTELLI NON GOVERNATIVI Ong IN “DELIRIO COMMERCIALE” CARICHI DI MERCE UMANA

L'autorità marittima di Lampedusa, nella giornata odierna, ha provveduto al fermo della nave ONG Louise Michel. L'unità era giunta ieri nel porto dell'isola con a bordo 178 migranti, soccorsi su 4 diverse imbarcazioni (il primo evento avvenuto in aera SAR libica, i successivi 3 in area SAR maltese).

Il provvedimento è stato emesso a seguito degli accertamenti effettuati da IMRCC Roma - autorità coordinatrice dei soccorsi - in base al DL 1/2023, convertito nella legge 15/2023 e recante “disposizioni urgenti in materia di transito e sosta nelle acque territoriali delle navi non governative impegnate nelle operazioni di soccorso in mare”. L'unità, nello specifico, dopo aver effettuato il primo intervento di soccorso in acque libiche, contravveniva all'impartita disposizione di raggiungere il porto di Trapani, dirigendo invece su altre 3 unità di migranti sulle quali, peraltro, sotto il coordinamento di IMRCC Roma, stavano già dirigendo in soccorso i

Mediterraneo depredandolo , abbordandp navi e spadroneggiando nei porti dell'Italia (le fortezze e le torri sparse nella penisola lo dimostrano) con lo scopo di depredare le popolazioni e catturare uomini per farne schiavi e mandarli alla voga o chiedere esosi riscatti. E' una storia che viene da lontano ma noi oggi subiamo ricatti e invasioni dai paesi musulmani che continuano a lucrare sul mercato degli immigrati o dei fuggitivi dai paesi africani e balcanici. (DL)

o*o

IL NOSTRO LOGBOOK FA LA STORIA, MA CHE COSA E' LA STORIA SE LA FA L'UOMO E NON SI SA CHE COSA SIA...

Siamo orgogliosi di raccontarvi nel breve spazio le nostre opinioni e i nostri commenti sui fatti che avvengono non solo nei nostri mari, ma anche a terra e che coinvolgono uomini e donne nel compimento, , come si diceva una volta, del loro dovere professionale. Tuttavia ci domandiamo sempre, avendo come esempio il nostro Vittorio G. Rossi, uno dei massmi pensatori italiani (come sostengono anche i massimi esponenti della letteratura italiana De Sanctis e Flora): la storia la scrive l'uomo con le sue azioni , la tramanda negli scritti di archivio, settori, cronologia su cui studiare. Ma chi è e che cosa è l'UOMO? E che cosa insegna la storia se è fatta dall'uomo? A seguire in questo nostro abbozzo di logica troverete argomenti anche spinosi, domande che si fa l'uomo sapiens di oggi (o stupidus come scrive lo psichiatra Andreoli). (dl)

o*o

SOVRANISTI,POPULISTI, FASCISTI: COMUNISTI?

Qualcosa non torna nei rapporti umani in Italia. Secondo Giampiero Mughini destra e sinistra si danno solo dei calci negli stinchi.

Perché politici in Parlamento e giornalisti nei dibattiti televisivi usano a piene mani i termini: sovranisti (termine sancito nella costituzione della rivoluzione francese),populisti, fascisti nei riguardi di quelli che sono di simpatie di destra o comunque liberali, mentre nessuno, ripetiamo nessuno, dice chiaro e tondo che i comunisti hanno fatto parte della storia del mondo e gli eredi della sinistra ne dovrebbero essere orgogliosi. Chi ha una certa età si ricorda che, finita la seconda guerra, la Jugoslavia per rappresaglia travalicò il confine orientale italiano e occupò Trieste per 50 giorni nel 1945. I suoi soldati commisero tutte le nefandezze, l'obiettivo era occupare la nostra nazione a nordest,,impossessarsi di Venezia. Dietro c'era l'ineffabile baffone , Giuseppe Stalin, che aveva già annesso parte della Germania, Polonia, Cecoslovacchia, Ungheria forte dell'accordo di Yalta con gli alleati angloamericani. Per fortuna Tito litigò con l'URSS e gli inglesi cacciarono i titini da Trieste , ancora bagnata di sangue dei cecchini. Nel 1953 Tito tentò ancora il colpaccio ammassando truppe ai confini con l'Italia, ma il nostro premier di allora, Giuseppe Palla , inviò qualche tanks con delle truppe , e il dittatore desistette (il suo braccio destro Milovan Gilas aveva appena scritto La nuova classe). Ci volle la morte di Stalin , la caduta del muro di Berlino nel 1989, una nuova classe di comunisti sovietici , ma la Storia non cancella i lager, la dittatura feroce di Giuseppe, (tanto è vero che oggi una nazione sovrana come l'Ucraina (che nel 1932 pagò la collettivizzazione forzata del granaio, opponendosi al regime, con la vita di milioni di contadini). Purtroppo né i giornalisti né i politici citano questa parte importante della Storia, la cui morfologia è cambiata con il protagonismo della Cina che comunque perpetua l'obbedienza comunista ai dettami di Mao.(DL)

A PIACENZA PRIMA MOSTRA CONVEGNO SULLO SVILUPPO DELLA FILIERA DELL'IDROGENO

HYDROGEN EXPO 2023 17-19 MAGGIO

info@hydrogen-expo.it *Mediafont&Exhibition srl*

o*

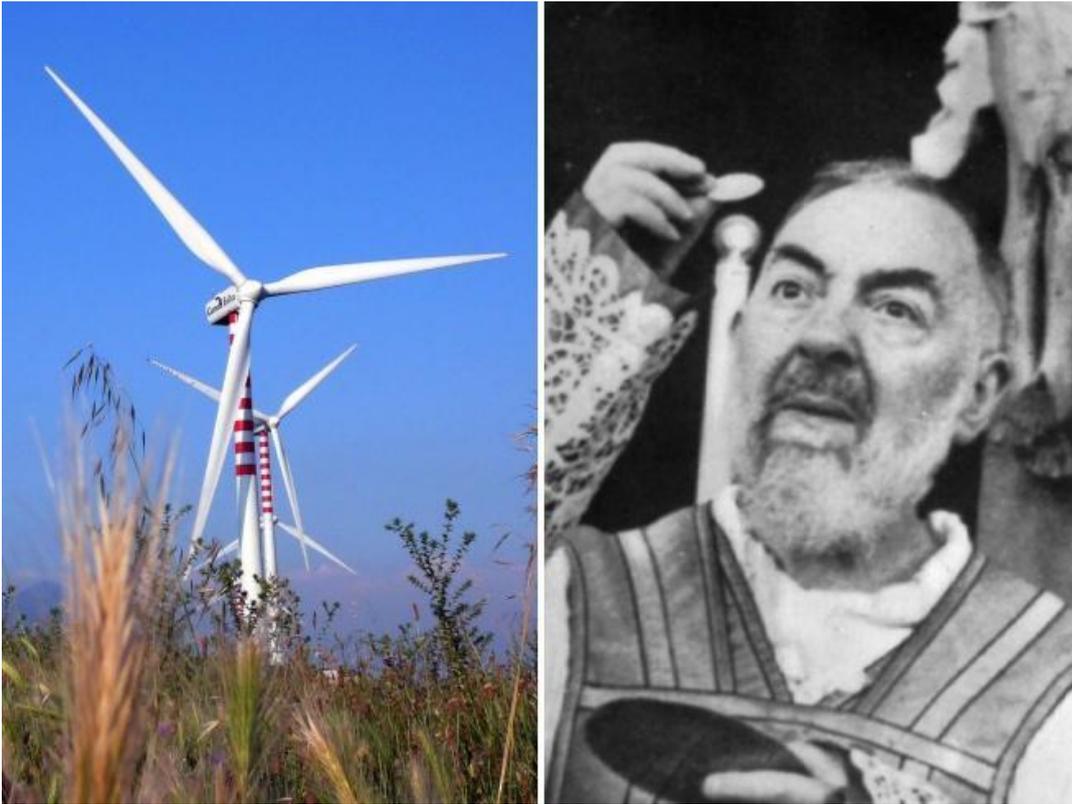
**LE RIPUGNANTI TURBINE EOLICHE
INSIDIANO LE NOSTRE TERRE E LE NOSTRE
COSTE VULNERANDO L'AMBIENTE
E amareggiando i Santi...**

**Pietrelcina, pale eoliche (di 200 metri)
davanti a casa di Padre Pio. L'ira del vescovo e
dei frati: «Fermatevi, una follia»**

di Riccardo Bruno

La lettera-appello dell'arcivescovo di Benevento Accrocca e del provinciale dei cappuccini. «Potrebbe essere l'estrema unzione per il

territorio». Anche i sindaci contro il progetto di 9 stru



tture a tre chilometri dall'abitazione natale del Santo. La società: «Pronti a un tavolo»

Nella terre di Pietrelcina, **a pochi chilometri dalla casa dove nacque Francesco Forgione**, che poi diventerà Padre Pio, potrebbero sorgere 9 pale eoliche dell'altezza di 200 metri. Non esattamente dei campanili. Per questo contro **il progetto «Andromeda» che da tempo vede contrari comitati civici e sindaci**, si è aggiunta adesso anche la voce ufficiale della Chiesa locale. In una lettera aperta firmata dall'arcivescovo metropolita di Benevento, Felice Accrocca, e dal ministro provinciale dei Frati minori cappuccini della provincia di Sant'Angelo e Padre Pio, Francesco Dileo, si esprimono «le forti perplessità che il progetto suscita, non solo perché **non tiene conto di quelle che sono la vocazione e le potenzialità del comprensorio pietrelcinese**, ma anche perché avrebbe ricadute negative sul territorio stesso e sulla sua popolazione».

L'arcivescovo Accrocca ribadisce al *Corriere* che non «pur comprendendo la necessità di **incrementare le energie rinnovabili**»,

questo progetto sarebbe «un cazzotto allo stomaco, un danno a un territorio già provato». «Celentano cantava l'albero di 30 piani — aggiunge l'arcivescovo —, **questi sarebbero alberi di 70 piani**. Ci chiediamo perché realizzarli in un territorio già povero di infrastrutture per colpa di errori del passato, **la cui unica possibilità di riscatto sta proprio nella ricchezza del paesaggio**, nell'enogastronomia e nel turismo religioso legato a San Pio». Accrocca ricorda «i molti luoghi deturpati dalle pale eoliche, tutti concentrati in un piccolo perimetro: il laghetto di Decorata, i paesaggi del Fortore, le zone dell'Alto Tammaro. Quando viaggio la sera vedo le luci rosse in cima alle pale e mi sembra un cimitero. Ho l'impressione come si stia dando l'estrema unzione a questo territorio».

Il progetto, **presentato da PLC Power, di un impianto di 9 generatori eolici di 6,69 Megawattora**, per un totale di 60 MW, è giunto alla fase della Valutazione dell'impatto ambientale (Via) che **dovrebbe concludersi entro aprile**. Il mese scorso è scaduto il termine per presentare le osservazioni, tra cui quella decisamente contraria del Comune di Pietrelcina. «È folle — protesta il sindaco Salvatore Mazzone — **p revedere un impianto a tre chilometri dalla casa natale di Padre Pio**, a 300 metri dallo zoo di Pesco Sannita che attrae



V

molti visitatori, e a 7 chilometri dalla Chiesa di Santa Sofia, patrimonio Unesco».

(Da un articolo del Corriere delle Sera 24 marzo 2023, ripreso dai programmi televisivi).

COMMENTO Maxicontratto di ENI in collaborazione con CDP e Copenhagen Infrastrutture Partners -riferisce Ship2Shore-per realizzare due nuovi parchi eolici galleggianti nel Mar Tirreno.Gli impianti saranno collocati a circa 30 km al largo di Civitavecchia e altri due impianti situati al largo di Olbia. In progetto ci sono Portoscuso in Sardegna e Marsala e Catania in Sicilia. Questa definizione di pale eoliche galleggianti non è corretta, perché i sostegni per le turbine vengono sommersi per molti metri sul fondale del mare allo scopo di reggere l'impianto " galleggiante ". I risultati in termini di capacità di produzione di elettricità sono modesti secondo scienziati ed esperti , e non si può pensare di coprire la penisola e il mare attiguo di pale eoliche.

°*

Gocce di spuma

TROPPO OTTIMISMO PER I PORTI ITALIANI

Spinelli, l'imprenditore marittimo/portuale/ terminalista, di cui è recente la concessione della banchina Colcenter nel porto di Genova, in una intervista recente a PrimoCanale ricorda che senza una rete autostradale efficiente, , senza conducenti per i Tir , senza una rete ferroviaria consona si perde solo del tempo a parlare... L'abile operatore portuale e trasportistico afferma che bisogna far lavorare oggi i porti facendo arrivare le navi. L'auspicato tombamento delle calate da Sanità a Sampierdarena è appena

all'inizio, quanti anni ancora per completare l'opera ? Lo spostamento della diga foranea è conseguente al tombamento per consentire alle mega portacontainer la manovra di ormeggio . Secondo i bollettini di “ guerra” commerciale riportati dalle Newsletter i noli del traffico container sono scesi, la direzione commerciale di rotta è Est-Ovest, si teme una ripresa delle barriere doganali (leggi protezionismo)..Le alleanze non funzionano che secondo convenienze temporali , ma le multinazionali del trasporto , i vettori che vogliono “ mangiarsi” i porti, non mollano talvolta facendo bene quando creano spazi e reti infrastrutturali, arricchendo porti che da transhipment diventano scali hub, e allora al diavolo i cassoni vuoti e i cassoni pieni,la sfida è perenne.I disegni finanziari scelgono i percorsi del mercato globale.

o*o

L'IMO PROPONE I CORRIDOI VERDI DELLA TRANSIZIONE VERSO EMISSIONI ZERO

L'IMO incoraggia la creazione di corridoi marittimi verdi—scrive Roberto Cazzulo Secretary General Registro Italiano Navale nell' editoriale della rivista TTM —come soluzione pratica per promuovere la transizione verso emissioni zero. Bisogna decarbonizzare il settore marittimo – tuona l'Unione Europea— attraverso misure obbligatorie per tutte le navi dal 1 gennaio 2023 , l'indice di efficienza energetica per le navi esistenti (EEXI) e l'indicatore dell'intensità di carbonio(CH). Tutto questo però ha come sempre un costo: il carburante , a livello mondiale e secondo l'IMO raggiungere gli obiettivi dello zero emission 2030 e 2050 significa collaborare – scrive ancora Cazzulo—tra le catene logistiche con l'industria marittima. La torta dell'Energy source ,

pone il TBD (to be determined) al 41% , siamo ancora lontani da un quadro chiaro della situazione,

Il Metanolo è dato al 16 %; L'ammonia al 16% ; l'Advanced Biofuel al 9% ; l'Idrogeno al 9%, l'Elettrico al 9%, ma altri carburanti vengono avanti e sperimentati in nuove costruzioni naval come l'etanolo, il Metanolo, l'Idrogeno green, e naturalmente il GNL , anche se il metano è inquinante agli effetti del gas serra. Rimane , ma non ne fa cenno nessuno il nucleare, non è una utopia. Vi ricordate almeno 40 anni fa la nave a propulsione nucleare mercantile che girava il mondo per dimostrare la possibilità di percorrere anche questa strada, che oggi è percorribile per la sicurezza , i vantaggi economici di scala come dimostrano le industrie che la utilizzano in primis i Gran Bretagna. Ne parleremo con maggiori dettagli nel prossimo Blog.(DL)

LA CINA IMPORTA CARBONE DALL'AUSTRALIA, SENTE PUZZA DI UN RITORNO AL COMBUSTIBILE FOSSILE, IL PETROLIO ?

Il progresso negli anni '50 si configurava nella plastica

Il progresso negli anni '50 era l'amianto

Avete visto come è andata ? E lo chiamate progresso

Negli anni 50 in Italia si preconizzava dagli stabilimenti della Montecatini che la plastica sarebbe stata il futuro . Infatti oggi la plastica ha infettato il mare ed è stata per

quanto possibile bandita, questo era il progresso tecnologico. Poi venne l'amianto prodotto dalle miniere di silicato e le costruzioni navali, edili, di fabbriche furono coperte di amianto finchè non si scoprì che era letale per l'uomo in quanto provocava i tumori. E oggi è bandito totalmente, questo era il progresso. Oggi tra convenzioni e leggi ad hoc per ridurre l'inquinamento da emissioni ci sono limiti di zolfo nel fuel, penso che proseguiremo ancora per molti anni su questa strada .

○*

ACCADEMIA Tech&SEA

L'EVOLUZIONE IN PROGRESS DI UNA ISTITUZIONE CHE HA DATO ALL'ITALIA LA PARI DIGNITA' CON I PAESI MARITTIMI

GENOVA .Oltre 180 studenti provenienti da nove istituti tecnici della Liguria hanno partecipato a Tech&Sea, evento promosso dalla Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile a Palazzo San Giorgio a Genova, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'evento mirava a presentare l'offerta completa dei corsi Its in ambito marittimo messi a disposizione dall'Accademia e ha visto la partecipazione delle classi quarte e quinte di diversi istituti tecnici della Regione.

L'Accademia della Marina Mercantile, nata nel 2005, è una vera e propria Istituzione che rilascia titoli del Ministero dell'Istruzione nell'ambito dell'istruzione terziaria non universitaria; oltre il 95% degli studenti ha trovato occupazione appena terminati gli studi. Possiede

ASSICURARE ORA PRODUZIONE E DISPONIBILITÀ DEI NUOVI FUEL”

BRUXELLES. All’indomani della Mission a Bruxelles, Assarmatori conferma che sono state accolte le sue istanze principali nell’accordo di compromesso raggiunto nella notte sulla FuelEU Maritime, una delle proposte chiave del pacchetto Fit for 55 che ha l’obiettivo condivisibile di stimolare l’utilizzo di carburanti alternativi e a basso contenuto di carbonio nello shipping.

Nell’accordo vengono inserite misure specifiche volte a tutelare la continuità territoriale sancita dalla nostra Costituzione da inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti dalle nuove regole. In particolare, rispetto alla proposta iniziale della Commissione, vengono introdotte deroghe sino al 2030 sia per i collegamenti con le isole minori sia per le rotte con le isole maggiori soggette a obblighi o convenzioni di servizio pubblico. Viene quindi riconosciuta la richiesta portata avanti dall’Associazione di mitigare gli impatti delle nuove misure sui collegamenti per le isole.

“Si tratta di un riconoscimento fondamentale per l’Italia – commenta il Presidente di Assarmatori Stefano Messina - Paese caratterizzato da forte insularità e dalla flotta ro-ro/pax più grande al mondo. Ma anche di un importante successo diplomatico dell’Italia grazie al gioco di squadra tra Governo, Rappresentanza Permanente d’Italia presso la UE, Regioni

Sardegna e Sicilia e tutti gli Europarlamentari italiani, a partire dal relatore ombra del provvedimento Marco Campomenosi”.

L'accordo di compromesso contiene altri elementi positivi: in primo luogo viene assicurata una maggiore coerenza tra gli obblighi previsti nella FuelEU Maritime e quelli dal Regolamento AFIR, circoscrivendo l'obbligo di utilizzo del cold ironing da parte delle navi portacontainer e passeggeri dal 2030 solo nei grandi porti della rete TEN-T UE e solo dal 2035 al resto dei porti europei nel caso in cui questi abbiano la rete per attingere energia da terra. Mantenuta inoltre l'esenzione dall'obbligo di utilizzo del cold ironing in caso di non disponibilità della rete elettrica, sosta in porto per meno di due ore, navi in rada (all'ancoraggio), o scalo in porto a causa di circostanze impreviste o emergenze, elementi che dovrebbero essere presi in considerazione anche nella revisione del CII. In secondo luogo, i proventi derivanti dalle sanzioni saranno destinati agli Stati Membri ma con obbligo di rendicontazione per assicurare che vengano destinati al settore del trasporto marittimo. “Sebbene l'accordo di compromesso accolga alcune disposizioni relative ai fornitori di fuel - conclude Messina - bisogna fare di più ora per garantire l'effettiva disponibilità dei nuovi carburanti sul mercato e nei porti a prezzi contenuti, al fine di non penalizzare ingiustamente l'armatore. Il tema critico della responsabilizzazione di tutti gli attori chiave nella produzione e fornitura dei nuovi fuel deve essere quindi necessariamente rafforzato, attraverso l'introduzione nella proposta di revisione della direttiva RED di target di fornitura che rispecchino quelli di utilizzo imposti all'armatore con la FuelEU Maritime, e di requisiti robusti sul piano delle infrastrutture nella proposta di regolamento AFIR, entrambe in fase avanzata di negoziato

Isaac Herzog ha rivolto un ulteriore appello al governo israeliano: "Mi rivolgo al primo ministro, ai membri del governo e ai membri della coalizione: una grave preoccupazione incombe sull'intera nazione. Sicurezza, economia, società sono minacciate Il popolo di Israele vi guarda. Tutto il mondo vi guarda". La riforma della giustizia minaccia il principio fondamentale della separazione dei poteri e, dunque, la tenuta della democrazia. Ma non solo: il secondo, grave rischio è la possibilità di una frattura insanabile all'interno della società israeliana, scrive **Giorgio Gomel**.

Il ruolo di Frontex - l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera - si sta rafforzando sia nell'assistenza degli Stati membri, sia nella cooperazione con i Paesi terzi, come quelli dei Balcani Occidentali. La direzione è chiara, spiega **Luca Barana**: ridurre gli arrivi irregolari verso l'Ue. L'Agenzia deve però dimostrare di essersi lasciata alle spalle le accuse sulle pratiche di respingimento che hanno portato alle dimissioni dell'ex direttore Fabrice Leggeri e di essere all'altezza delle sfide poste dal coordinamento Sar, un nodo europeo che resta irrisolto.

Il mandato di arresto emesso dalla Corte penale internazionale nei confronti di Vladimir Putin è solo la prima delle tante ipotesi di crimini internazionali poste all'attenzione della corte dell'Aia, spiega **Maurizio Delli Santi**. Il procuratore Karim Khan sta lavorando in sinergia con ong, organizzazioni, istituzioni internazionali per analizzare le prove dei crimini russi in Ucraina. Erik Møse, presidente della Commissione d'inchiesta internazionale indipendente delle Nazioni Unite sull'Ucraina, ha parlato di "ipotesi di genocidio".

Il cambiamento climatico ha rivoluzionato la programmazione finanziaria e industriale delle principali potenze mondiali. È corsa alla 'transizione verde', per arginare il vantaggio strategico cinese: gli Stati Uniti hanno adottato l'Inflation reduction act, un investimento con effetti protezionistici, da 370 miliardi di dollari nel 'settore verde'. Quali sono gli obiettivi del Piano industriale

europo sulla transizione verde? Ne scrive **Riccardo Bosticco**.

Con la guerra di aggressione lanciata dalla Russia all'Ucraina, la difesa del territorio nazionale da un avversario alla pari (territorial defence) è tornato a essere un bisogno operativo prioritario per gli Stati europei. La Francia ha avviato una riflessione sulla riforma delle forze armate, che prende in considerazione la prospettiva di uno scontro militare interstatale ad alta intensità. Si tratta di un tema che implica una serie di interrogativi ai quali la recente Loi de programmation militaire non ha ancora risposto, spiega **Federica Cavo**.

Tutti gli articoli dello speciale di Affari Internazionali, realizzato e curato da ricercatori ed esperti dello IAI in occasione dell'anniversario dell'inizio della guerra della Russia all'Ucraina e dedicato ai temi centrali del conflitto sono disponibili nella rivista da scaricare e sfogliare sul sito di AI.

La guerra della Russia contro l'Ucraina è in continua evoluzione: gli interventi di ricercatori e analisti IAI sulla guerra in Ucraina sono online nella timeline dedicata sul sito di Affari Internazionali. Potrete ritrovare, in ordine cronologico, tutti gli interventi del team IAI.

istitutoaffariinternazionali@iai.it

Dear DL News,

find below the latest Press Release [by the European Maritime Safety Agency \(EMSA\)](#).

[EMSA News](#)

[Lisbon, Thursday, 23 March 2023](#)

[EMSA deploys remotely piloted aircraft services over the Gulf of Genova for increased maritime surveillance in support of the Italian Coast Guard](#)



EMSA has started the deployment of its remotely piloted aircraft services in support of the Italian Coast Guard to gain increased maritime awareness over the Gulf of Genova until the summer. Leveraging on the successful campaign of last year, EMSA services will continue to enhance general maritime safety and security in the area, as well as to assist in search and

rescue missions. Protection of the marine environment is another important aspect of the operation and flights will be used to monitor whale migration within the Pelagos Sanctuary, a protected area for marine mammals.

This multipurpose operation continues to support the Italian Coast Guard in further integrating these innovative services as part of their standard operating procedures to give enhanced situational awareness. The flights can be followed remotely from four locations including the Sarzana base from where the aircraft is deployed, Imperia, Genova and Rome.

The aircraft being used is an AR-5 Evo unmanned fixed wing aircraft and it is under contract to EMSA from the REACT consortium, comprising CLS (maritime analytics) and Tekever (RPAS). It has several features making it suitable for this service including optical and infrared cameras, a maritime radar, an AIS receiver and an emergency position-indicating radio beacon (EPIRB) antenna. Using satellite communications, the aircraft also has the capability of performing both day and night operations.

ABOUT RPAS

Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) services are offered free to all EU member states by EMSA. They have been developed to assist in maritime surveillance operations and ship emission monitoring and can operate in all seas surrounding the European Union. RPAS services can provide support to traditional coast guard functions, including search and rescue and pollution prevention and response. The services are offered to member states individually and as part of EMSA's regional RPAS strategy, which allows multiple coast guard functions in several EU member states to be supported by one or more RPAS services. Further expansion of RPAS regionally is planned during 2023.

scoperto come funziona un terminal passeggeri e sono saliti a bordo della nave “Pascal Lota”, una delle unità più grandi della flotta.

Il comandante Valerio Terramocchia con il commissario Vincenzo Saporito hanno studiato un percorso ad hoc per la visita, dato che alcuni ponti della nave sono in via di allestimento in vista della stagione turistica, in modo che il giro alla scoperta dei segreti e del funzionamento del traghetto fosse affrontato in totale sicurezza.

Ad accompagnare il gruppo è stato il comandante d’armamento, Matteo Giannelli. Il responsabile dell’intera flotta di Corsica Sardinia Ferries incarna l’esempio perfetto di chi ha trasformato la passione e gli studi in una professione, nella quale ha scalato tutti i gradini fino ad arrivare a un ruolo apicale. Giannelli infatti si è avvicinato al mondo delle navi studiando all’istituto Nautico Leon Pancaldo di Savona: “Il nostro settore offre prospettive di lavoro sotto diversi profili - spiega Cristina Pizzutti, responsabile Promozione della compagnia italo-corsa -, perché a bordo serve personale con qualifiche prettamente marittime, come gli ufficiali di coperta e di macchina e così via con lo staff che gestisce la nave, ma anche molto personale con qualifiche di tipo alberghiero, dagli addetti alle cabine alle figure impegnate in cucina e per il servizio ai tavoli nei ristoranti”. L’iniziativa Fabbriche Aperte è organizzata proprio per avvicinare gli studenti al mondo del lavoro, in modo che ognuno possa programmare un percorso in base alla vocazione o alle aspettative per essere più preparato al momento di intraprendere una professione. Lo scorso anno ha coinvolto oltre 1.200 studenti di 17 istituti scolastici savonesi, per un totale di 57 classi.

LETTURE

ERGA Edizioni ha doppiato il 2022 aumentando la velocità delle macchine e trasformando l'editoria in una nuova comunicazione polisensoriale, una realtà aumentata su carta, oggetti, web e digitale. Numerosi libri da leggere, tra cui insieme alla Fondazione Ansaldo il volume Transizione, Impresa, Lavoro, Società, una mostra che invita a riflettere sui grand cambiamenti del Novecento. Segnalo: Temendo i Barbareschi (storico), I genovesi son tutti BALILLA, Genova brucia 1940/45.

o*o

VITA DI FARFA lettere, incontri,amicizie, successi
di Silvia Bottaro

*Appassionante biografia di Vittorio Osvaldo Tommasini,
artista poliedrico naturalizzato ligure
e pietra miliare della nostra cultura*

La presentazione è stata tenuta dall'Autrice e da Umberto Curti con la collaborazione di Francesco Pittaluga, responsabile de "I Venerdì da Compagna", e Isabella Descalzo.

o*o

La Carretta, giornale dell'Associazione ex Allievi e docenti Nautico San Giorgiio

Care Amiche e Cari Amici

E' uscita l' edizione di marzo '23 che come rileverete è abbastanza voluminosa per i molti argomenti trattati.

Questo è sinonimo di quel continuo dinamismo ed attività che circonda la nostra Associazione.

Noi parliamo con Voi, ed aspettiamo che Voi parliate con noi : dateci le Vostre impressioni, suggerimenti ed anche critiche, per poter continuare a parlare tra noi.

Buona lettura edAlla Via Così !!!

Giuseppe Russo, Presidente

I FRUTTI di Marialuigia Monfredini Sezzi, ChiaroScurò Edizioni, biografia di una grande poetessa che abbiamo ospitato altre volte e che presenteremo nel prossimo BLOG.

PROPELLER CLUB--PORT OF GENOA NEWS

Mercoledì 22 marzo, alle ore 16.00, il Propeller Club – Port of Genoa ha tenuto un incontro pomeridiano presso il Museo del Mare, con relatori (*in ordine alfabetico*):

Enrico MOLISANI, Massimiliano NANNINI, Alessandro PETRI

Sul tema:

”STRATEGIE ARTICHE E POLAR CODE”

L’incontro – organizzato dal vice-presidente Enrico MOLISANI con la collaborazione del Museo del Mare, dell’Associazione Promotori Museo del Mare e dell’Istituto Idrografico della Marina - è iniziato alle ore 16.00 con i saluti della Presidente GIORGIA BOI che ha ringraziato i presenti ed i relatori evidenziando l’importanza e l’attualità del tema trattato.

L’incontro è stata introdotto da un saluto istituzionale da parte della dott.ssa Nicoletta VIZIANO in rappresentanza del Museo del Mare (MuMa), del Dott. Maurizio DACCÀ in rappresentanza dell’Associazione Promotori Museo del Mare e dell’Assessore Francesco MARESCA in rappresentanza del Sindaco del Comune di Genova. Successivamente, l’Avv. Enrico MOLISANI - moderatore e relatore dell’evento - dopo aver introdotto l’argomento del *meeting*, ha incentrato il proprio intervento sul Polar Code: un Codice –che fa parte della Convenzione SOLAS ed è entrato in vigore nel 2017 - nato dalla necessità di dare sia una regolamentazione al territorio artico sia una regolamentazione da un punto di vista tecnico e da un punto di vista ambientale alla navigazione nei territori artici.

Il Polar Code è costituito da due grandi insiemi normativi: il primo è caratterizzato da disposizioni sulle misure di sicurezza che devono essere adottate nell'ambito della navigazione artica: sotto questo punto di vista è necessario progettare navi adeguate a navigare con condizioni meteorologiche poco favorevoli. Inoltre, rappresentando l'Artico una nuova meta turistica, è necessario tutelare i passeggeri che si avvicinano a questa tipologia di turismo.

Il secondo insieme di norme riguarda la tutela ambientale con particolare riferimento alla fauna, alle popolazioni locali site nel territorio e alle misure atte a prevenire le fonti di inquinamento.

Il relatore ha concluso affermando che il Polar Code è solo in una fase primaria rispetto all'obiettivo normativo: occorrerà infatti dare una regolamentazione al territorio artico anche sotto il profilo del diritto internazionale e del diritto pubblico, essendo un territorio che ad oggi è ancora deregolamentato.

L'Amm. Massimiliano NANNINI – Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina - si è concentrato sull'attività di ricerca al Polo Nord che dal 2017 la Marina Militare, l'Istituto Idrografico della Marina ed altri enti stanno portando avanti. Ricoprono un ruolo particolarmente importante in questa attività l'esplorazione, la mappatura della parte a nord delle isole Svalbard e la mappatura ad alta risoluzione dei luoghi più significativi del mare Artico.

Grande attenzione è attribuita a ciò che riguarda l'*enviroment*: il Polo Nord, a causa della circolazione delle correnti, è infatti uno dei mari più inquinati al mondo.

Il relatore ha concluso soffermandosi sull'importante ruolo svolto dall'Italia in questo settore e sull'importanza di investire risorse in quei luoghi, in quanto le situazioni che ivi si realizzano permettono di predire il futuro, di meglio comprendere quello che accadrà nei nostri territori e di reagire di conseguenza.

Il Capitano di Vascello (CP) ALESSANDRO PETRI - Guardia Costiera - si è invece soffermato sulla genesi di tutte le norme edite dall'Imo - ed, in particolar modo, del Polar Code - basata sulla valutazione del rischio,

Ha così sottolineato che si è passati recentemente da una fase di direzione cosiddetta "*by disaster*" nel corso della quale la reazione normativa dell'Imo era sempre successiva ad un incidente, ad una fase definita di "*formal safety assessment*" che porta ad un'analisi dei rischi o benefici ogniqualvolta si intende emanare nuova una norma, individuando quindi i pericoli prima che accadano gli incidenti in modo da ridurre la probabilità degli incidenti stessi attraverso regole adeguate.

Il "*formal safety assessment*" è un processo costituito da tre fasi: l'identificazione dei pericoli, la valutazione del rischio e l'individuazione delle misure e delle contromisure.

Il relatore ha concluso elencando i principali rischi che devono essere gestiti nell'ambito delle norme relative alle zone polari: tra questi si trovano le problematiche connesse alle operazioni in un ambiente a bassa temperatura, la distanza dalle strutture di soccorso, l'alta latitudine a cui è connessa la difficoltà delle comunicazioni satellitari e l'esteso periodo di oscurità.

anche dal Propeller Club di Genova - il nostro Club ha pensato di proseguire e sviluppare la trattazione di tale tema con un evento conviviale che si terrà al GRAND HOTEL SAVOIA nella serata di

MARTEDÌ 18 APRILE 2023

Dopo la cerimonia di rievocazione di tale evento sinistro che tanto ha colpito tutta la comunità, il Propeller Club ha così organizzato una serata per trattare più specificamente, dei cambiamenti che sono occorsi in questi ultimi 50 anni nell'ambito dei soccorsi, della prevenzione, delle previsioni meteo, ecc.

In questa ottica, abbiamo invitato, da un lato, il Sindaco del Comune di Genova, dott. Marco Bucci, il Comandante del Porto di Genova, amm. Sergio Liardo, ed il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale, dott. Paolo Emilio Signorini e, dall'altro, alcune realtà operative (tra cui il Rina e Navimeteo), per segnalare, cosa è cambiato nel settore della prevenzione, della tecnologia e dei controlli al fine di rispondere al quesito che ci porremo, ovvero se, oggi, un evento come quello della London Valour potrebbe ancora succedere.

Vi aspettiamo numerosi a questo evento, per il quale sono già aperte le prenotazioni.

Arrivederci a presto!

Elisa

**Elisa
Segreteria organizzativa**

Mazzola

propellergenova@propellerclubs.it

Cell+39391.73.26.687

Tel. +39 010.97.03.870

FINE LOGBOOK