

23 DL NOTIZIE LOGBOOK 2024

CULTURA E ATTUALITA' di

TERRA E DI MARE 24 settembre 2024

www.deciolucano.it in elaborazione



Tramonto infuocato sulla rocca dell'abbazia che lo storico Emile Bertaux definì “la Montecassino in mezzo al mare”. È il cuore millenario dell'Isola San Nicola, arcipelago delle Tremiti. Ma questo scoglio brullo che fa Comune insieme al dirimpettaio San Domino e ospita poche decine di abitanti

per nove mesi all'anno e qualche migliaio di turisti negli altri tre, questo scoglio, dunque, è anche la scaturigine e, contemporaneamente, l'approdo di un percorso artistico, culturale, etnografico, antropologico che fonde il paesaggio mirabile con la leggenda, le incursioni dei pirati con le difese dei pescatori, i rapporti non sempre idilliaci fra sovrani e monaci, e, perché no?, il retaggio dell'eroe omerico Diomede che qui, ci piace credere ancora, gettò tre sassi nell'Adriatico da cui scaturì l'arcipelago. Da queste parti il fascino del mistero viaggia sulla cresta

infervorare i giovani verso iniziative utili alla loro crescita morale e intellettuale.

La testimonianza del prof. Silvestro Sannino sull'ultimo disastro ambientale

Silvestro carissimo

Buon giorno, molti mi chiedono di te, hai ormai tanti fan tra i miei lettori, soprattutto in questi giorni sul ciclone Boris che tanti danni ha fatto in Emilia Romagna.(che credevo una regione emancipata).

Dicono che il ciclone Boris ha trovato il Mar Adriatico caldo e questa è una causa della violenza scatenatasi nella atmosfera che ha provocato tanti disastri ambientali.

Puoi scriverci dieci righe di commento ?

Decio Lucano

Gli abbiamo forzato la “ mano” , ma ci ha risposto sul caso Boris e raccontato quanto accade nella sua Torre Del Greco , una lezione istruttiva . La violenza del ciclone Boris proveniente da Est ha devastato varie zone di molti Paesi dell'Europa dell'Est , innalzando il livello dei fiumi come il Danubio. Le osservazioni del prof. Sannino sono molto importanti ai fini di un'analisi dei fatti accaduti.

Cario Decio, una risposta decente avrebbe bisogno di qualcosa in più di dieci righe. Non so chi

indica l'Adriatico più caldo come causa dei disastri idrologici in Emilia Romagna. Faccio solo notare che se così fosse a soffrirne non sarebbero le regioni sopravento come nel caso di specie (i fronti si spostano da ovest verso est) ma semmai l'Istria e la Dalmazia. Se il fatto acuto vi è stato ma rimane molto vicino alla costa allora sono necessari i dati pluviometrici della zona. Circa l'effetto esso dipende

da alcuni fattori del luogo che io non conosco. Certo fiumi che esondano troppo spesso lasciano perplessi.

Le carte a scala sinottica non davano comunque segni di una situazione meteo eccezionale, come per esempio quella di Firenze del 1966 o altre simili. Però sempre più spesso si tende sbrigativamente ad associare questi fenomeni ai cambiamenti climatici (dei quali se non si forniscono nome e cognome non ha senso alcuno). A volte quattro schizzi d'acqua vengono indicati come causa di effetti devastanti mentre le ragioni sono altrove. Faccio un esempio.

Giovedì 11 settembre scorso la strada imbriferata di Torre del Greco è stata interessata da un torrente d'acqua che ha trascinato alcune auto. La cosa è andata anche sui canali nazionali delle TV. Ebbene agli inizi di novembre del 2022 si ebbero 110 mm. di acqua nella giornata (mio dato riservato). La strada fu interessata da un torrente d'acqua ma senza danni di alcun genere. Giovedì 11 citato si sono avuti solo 18 mm di acqua e vi sono stati gli effetti citati. Nel caso alcuni hanno parlato di una "bomba d'acqua". Ma che significa? Il sindaco ha parlato di progetto di monitoraggio!? Bene se si tollerano auto in sosta su ambo i lati della strada l'acqua come fa ad entrare nelle caditoie? Se si apre un ampio cantiere per lavori pubblici senza le ovvie misure di cautela l'acqua anche di modeste precipitazioni va ad aggiungersi al naturale defludio.

Faccio ancora notare che le piogge citate del 2022 lasciarono ampi segni nei terreni delle campagne vesuviane; quelle di giovedì 11 cinque volte inferiori per quantità, non hanno lasciato alcuna traccia negli stessi terreni. Faccio ancora notare che dai miei fondi non una goccia d'acqua piovana va ad invadere le strade pubbliche secondo il disposto del Codice Civile. Oggi tutte le abitazioni o quasi sversano sulle strade pubbliche senza rispettare il C.C. mentre quelle più antiche una volta avevano i pozzi di raccolta nel cortile oggi adibiti a parcheggio. In questi casi dovrebbero relazionare gli ingegneri capi dei comuni, dopo una dovuta ricognizione della situazione, i quali per essere tecnici istruiti non potrebbero trincerarsi dietro alibi senza un supporto di basi scientifiche.

Silvestro Sannino



SHIPDAY24-LA NAVE NEL FUTURO

NAPOLI Confitarma invita i nostri lettori all'Assemblea Pubblica "Shipday24 - La nave nel futuro" che si terrà mercoledì 30 ottobre dalle 9:00 alle 18:00 a Napoli presso la Stazione Marittima e su nave Costa Smeralda. Per partecipare all'Assemblea e salire a bordo è obbligatorio compilare il Form di iscrizione disponibil qui <https://forms.office.com/e/VzFisZrW95> entro e non oltre il 22 ottobre 2024.

Inoltre, per rimanere aggiornati sull'evento è possibile visitare la pagina dedicata del nostro sito <https://www.confitarma.it/shipday24/>.

Per ogni ulteriore informazione:

[\[cid:image002.jpg@01DB0AA6.33D8B290\]](cid:image002.jpg@01DB0AA6.33D8B290) <https://www.confitarma.it/shipday24/>



VI RACCONTIAMO CHE FINE HA FATTO LA RIFORMA DEI PORTI

di MICHELE SILENTI

Poche idee ma confuse. E' questo che emerge dalle varie discussioni in campo sulla riorganizzazione del sistema portuale italiano che dovrebbe portare a una riforma della legge numero 84 del 28 gennaio 1994, attualmente in vigore, con l'introduzione della "privatizzazione dei porti". Una riforma, quella dei porti, che arriverebbe proprio in concomitanza con il varo della legge sull'autonomia differenziata che assegna la materia dei porti alla competenza esclusiva delle regioni.

L'impianto della legge 84, stravolto dalla cosiddetta legge Delrio (che ha di fatto accorpato i porti amministrati dalle Autorità Portuali), aveva individuato in effetti un nuovo soggetto giuridico – proprio le Autorità Portuali – quali enti di diritto pubblico non economico, mandando in soffitta i Consorzi portuali, enti pubblici economici e quindi veri e propri enti di gestione, privatizzando l'amministrazione dei porti e incentivando gli investimenti delle aziende private e l'innovazione nelle banchine dominate dai camalli, anche se sotto il controllo dell'ufficio del Lavoro portuale del corpo delle Capitanerie di porto.

Durante la cosiddetta “primavera dei porti”, i governi del tempo affidarono la governance delle Autorità portuali a veri manager del settore marittimo e portuale e non a personaggi di riferimento della politica nominati dai governi successivi che non solo non avevano i requisiti prescritti dalla legge, ma pensavano di poter gestire l'ente affidatogli come un normale posto di sottogoverno tenendo in poco conto la gestione delle imprese nei settori dei trasporti, della logistica, dello shipping e della portualità e per turare le falle c'era sempre un Commissario straordinario nominato per raddrizzare la nave.

Con l'entrata in vigore della legge Delrio la situazione gestionale dei porti si è ulteriormente complicata, non solo a causa della latente competizione dei porti incorporati nelle nuove A. d. S. P. (vedi Genova con Savona), ma anche per la trasformazione del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, perché dei vecchi Direttori Generali del Ministero della Marina Mercantile non c'era più nessuno, in quanto sostituiti da manager provenienti dal Ministero dei Lavori Pubblici, che non conoscevano il settore se non dal punto di vista della progettazione e della direzione dei lavori delle infrastrutture. Si è così prodotto un vulnus che ha inciso pesantemente sulla funzione di controllo e di vigilanza dei porti al quale si è aggiunta l'invadenza del Ministero dell'economia, che ha messo in un cono d'ombra lo stesso M. I. T. riducendone ancora di più l'autonomia amministrativa aggravata dalle tante Authorities dei Trasporti, Agcom e altri enti più o meno coinvolti che hanno reso veramente impossibile gestire le Autorità di Sistema Portuale. Eppure sarebbe bastato fare un primo tagliando alle ex Autorità Portuali, intervenendo con delle piccole modifiche legislative riguardanti l'articolo 18 e semplificare la legislazione in materia di dragaggi, cooperando con il Ministero dell'ambiente.

Chi conosce davvero il settore e ne vuole un vero rilancio sa bene che è vitale per l'Italia che le banchine rimangano pubbliche – anche per una questione di sicurezza nazionale – così come la loro governance, affidandola però a dei veri manager titolati e competenti. Manager che devono essere messi in grado, come afferma l'avvocato e giornalista Roberto Nanfitò, ex Segretario generale dell'Autorità portuale di Catania «di gestire in maniera più semplificata i porti, liberandoli dai mille laccioli burocratici che impediscono di poter competere in un settore che non è solo portuale e marittimo, ma logistico, oltre che economico» Per questo occorre «un nuovo soggetto giuridico cui affidare il settore della portualità, con l'ingresso dei privati come soci di minoranza, che siano in grado di immettere nel circuito capitali privati importanti, ma soprattutto know how». Tanto più che «il vecchio Comitato portuale, organo strategico delle ex Autorità portuali, era formato da 21 componenti poteva apparire pletorico, ma di certo rappresentava il cluster marittimo portuale mentre il Comitato di gestione attuale è affidato agli enti locali, e anche il Comandante del porto svolge, rispetto a una volta, una funzione molto più circoscritta».

Anche l'organismo di partenariato della risorsa mare, introdotto dalla nuova norma, appare meramente consultivo senza capacità di incidere sulle varie urgenze portuali. A nostro modesto parere il vero vulnus è la mancanza di una vera cultura del mare e la soluzione appare ben individuata dal recente Piano del Mare (di cui una delle sedici direttrici introduce proprio il ruolo della portualità italiana nel Mediterraneo) e dai lavori del CIPOM cui spetta dettare i tempi dei vari capisaldi cui si fonda il citato Piano del Mare, strumento cardine di una economia del mare che deve tornare ad essere il baricentro delle politiche di sviluppo nazionale in un momento storico che vede il Mediterraneo nuovamente assunto ai suoi fasti di “centro del mondo”. Per questo l'Italia deve ricominciare a fare sistema, per l'ormai ineludibile ragione che urge, come non mai, dare ai nostri porti competitività rispetto alla concorrenza agguerrita nel Mare Nostrum tenendo conto che dai nostri porti passa il 56 per cento delle merci importate e il 44 per cento di quelle esportate.

Nicola Silenti

Dal giornale telematico DESTRA.IT

LA GRANDE “ABBUFFATA” DELLE ASSICURAZIONI MARITTIME

Secondo IUMI, International Union of Marine Insurance, nel 2023 la raccolta dei premi delle compagnie di assicurazione marittima è stata di 38,9 miliardi di dollari (+5,9%).

L'Europa domina il mercato

AMBURGO, 16 /9 Lo scorso anno a livello mondiale la raccolta dei premi delle compagnie di assicurazione marittima è stata pari a 38,9 miliardi di dollari, con una crescita del +5,9% sul 2022 a cui hanno contribuito tutti i rami delle assicurazioni, con quello Offshore Energy che ha registrato un aumento del +4,6% con premi per 4,6 miliardi di dollari, al ramo Merci che ha segnato un +6,2% con premi per complessivi 22,1 miliardi e quello Corpi che ha totalizzato un incremento del +7,6% con premi per 9,2 miliardi. Lo ha reso noto oggi l'International Union of Marine Insurance (IUMI) presentando un'analisi sulle tendenze del mercato delle assicurazioni marittime alla sua 150esima conferenza annuale svoltasi a Berlino.

L'associazione ha specificato che nel 2023 la distribuzione dei premi non è cambiata in modo significativo rispetto all'anno precedente, con il ramo Merci che ha ricoperto la quota maggiore del mercato con il 56,9%, seguito da Ocean Hull (23,6%), Offshore Energy (11,9%) e Marine Liability (7,7%). Quanto alla suddivisione regionale dei premi, l'Europa ha continuato a

dominare il mercato con una quota del 48,5%, seguita da Asia/Pacifico (28,1%), America Latina (10,9%), Nord America (7,0%) e resto del mondo (5,5%). L'IUMI ha evidenziato che, dopo un periodo di declino, dal 2019 i premi europei hanno registrato un trend di crescita ed anche il mercato asiatico ha continuato nella sua ripresa da quando il trend negativo per la regione si è concluso nel 2016. Lo scorso anno anche l'America Latina e il Nord America hanno mostrato una lieve ripresa.

Commentando l'evoluzione del mercato delle assicurazioni marittime nel corso del 2023, Astrid Seltmann, vicepresidente del comitato Facts & Figures dell'IUMI, ha spiegato che «i premi globali riflettono una combinazione di volumi assicurabili e prezzi per unità. I fattori trainanti dell'aumento dei premi - ha precisato - sono in genere un continuo aumento dei volumi e dei valori commerciali globali (Merci), abbinato ad aumenti dei valori delle navi (Corpi) o all'aumento del prezzo del petrolio che induce una maggiore attività nel segmento dell'energia offshore. Più in generale, le condizioni geopolitiche avranno avuto un impatto sui premi in diverse regioni, così come le condizioni generali del mercato, in particolare la capacità. Nel complesso - ha evidenziato Seltmann - il 2023 sembra essere stato un anno positivo per gli assicuratori marittimi. L'altra parte dell'equazione è l'impatto dei sinistri che negli ultimi anni è stato relativamente blando, nonostante singoli gravi sinistri abbiano suscitato preoccupazione, come gli incendi, e un impatto visibile dell'inflazione sul costo medio dei sinistri per logoramento o deperimento. Tuttavia, navi sempre più grandi, crescenti accumuli di valore, cambiamenti nella tecnologia e nei carburanti, nonché cambiamenti nelle rotte commerciali, significano tutti un cambiamento del rischio che in futuro deve essere monitorato e preso in considerazione».

11-13 September 2024 **3rd Edition** **Piacenza, Italy**

Hydrogen Expo

Convegno organizzato da

Hydrogen Expo
in collaborazione con
SHIP2SHORE

VENERDÌ 13 SETTEMBRE
Quartiere Fieristico di Piacenza Expo
Sala A - Ore 10:00 - 13:00

**IDROGENO E TRASPORTI:
SARÀ L'IDROGENO IL VETTORE OTTIMALE
PER ALIMENTARE NAVI, PORTI,
AEROPORTI, LA MOBILITÀ AEREA
ED IL TRASPORTO SU GOMMA?**

PROGRAMMA

Trattamento e gestione dell'Idrogeno

LA NUOVA FONTE DI ENERGIA ?

Report di Flavio Scopinich

PIACENZA Nei giorni 11-13 Settembre 2024 a Piacenza presso le strutture di “Piacenza Fiere” a cura di “H2IT” e “Ship2Shore” si è svolta una esposizione sull’Idrogeno, con lo scopo di Radunare tutti I principali operatori del mondo dell’Idrogeno.

Nel primo giorno mercoledì 11 Settembre, all’interno della fiera si sono tenuti in più sale numerosi convegni da parte di importanti gruppi industriali, allo scopo di presentare lo stato dell’arte più avanzato sull’idrogeno ai numerosi visitatori intervenuti.

Tra gli interventi più interessanti da segnalare quello tenuto dalla ditta DANIELI che (nell’ambito delle strategie per l’uso dell’idrogeno nella decarbonizzazione), ha illustrato le potenzialità dei bruciatori alimentati ad idrogeno nell’ambito degli altoforni per la produzione industriale siderurgica.

Nel secondo giorno giovedì 12 Settembre, tra i vari interventi ha suscitato notevole interesse la presentazione da parte delle principali case costruttrici di mezzi per il trasporto pesante: Volvo Trucks, Iveco, MAN, Daimler

Truck ed IBC Energy che hanno illustrato i progressi fatti nell'utilizzo dell'Idrogeno come combustibile nella alimentazione dei motori di tali mezzi al fine di rispettare la normativa che richiede il valore di emissioni zero della CO₂ nei gas combusti di scarico.

Nel terzo giorno venerdì 13 Settembre, tra i vari interventi della giornata, ha suscitato notevole interesse un intervento (non programmato) da parte della Aeronautica Militare per la presentazione di un progetto completo dai punti di vista: Tecnico, Strategico e Sostenibile (sia in senso ecologico che in senso economico).

Al termine della presentazione dell'Aeronautica in collaborazione con "SHIP2SHORE" sono state presentate numerose memorie sia a carattere marittimo che stradale al fine di esplorare le potenzialità dell'Idrogeno quale vettore ottimale al fine di alimentare: Navi, Porti, Aeroporti, per non dimenticare la mobilità aerea ed il trasporto su gomma.

Flavio Scopinich

IDROGENO, UNA NUOVA FONTE DI ENERGIA

Il famoso scrittore Jules Verne (1828 – 1905) autore di numerosi romanzi che anticipavano il futuro, ad esempio: in "*Dalla Terra alla Luna*" anticipò quanto accadde alla missione "Apollo 13" – in "*Ventimila Leghe sotto i mari*" anticipò un sommergibile atomico di nome "Nautilus" – ed in "*Viaggio al centro della terra*" anticipò il fatto che al fine di eliminare il carbone come fonte primaria di energia, l'idrogeno avrebbe rappresentato una nuova fonte di energia; conseguentemente, utilizzare l'idrogeno come fonte di energia è un'idea vecchia di quasi due secoli.

Al fine di potersi orientare nel vasto e variegato mondo dell'idrogeno, è necessaria una spiegazione preliminare per sommi capi.

La produzione dell'idrogeno richiede energia.

La maniera più semplice per produrre l'idrogeno è l'elettrolisi dell'acqua che semplicemente è un processo elettrolitico nel quale il passaggio di corrente elettrica causa la scomposizione della molecola dell'acqua negli ioni H⁺ ed OH⁻ secondo la seguente formula chimica:

Al *catodo* gli ioni idrogeno (H^+) acquistano elettroni in una reazione di riduzione che porta alla formazione di idrogeno gassoso



All'*anodo*, gli ioni idrossido (OH^-) subiscono una ossidazione, cedendo elettroni:



Da notare che all'*anodo* si formano delle molecole di acqua H_2O per cui a volte questo sistema viene utilizzato per purificare l'acqua.

Generalmente l'idrogeno viene prodotto dagli elettrolizzatori che sono di due categorie principali: quelli catodici (i più semplici) ed i PEM (Proton Exchange Membrane) (i più performanti).

Ambo e due i sistemi per funzionare, necessitano una sorgente elettrica che può generata da Una centrale termoelettrica oppure da sorgenti alternative rinnovabili (Fotovoltaico, Eolico, Marea, Idraulica, ecc.) in questo caso si parla di "Idrogeno Green".

L'idrogeno deve potersi immagazzinare.

Una volta prodotto, l'idrogeno deve potere essere immagazzinato in attesa di potere essere utilizzato in un secondo tempo.

Molti sono i sistemi per l'immagazzinamento dell'idrogeno come: LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carrier), un metodo per il trasporto e lo stoccaggio di idrogeno attraverso liquidi organici

Sono due i sistemi principali per l'immagazzinamento dell'idrogeno:

A bassa pressione (circa 20 – 40 bar) in bombole piene di polveri a ioduri metallici che hanno la particolarità di non combinarsi con l'idrogeno.

Ad alta pressione (350 – 700 – 1000 bar) in bomboloni realizzati con un materiale composito che non si combina con l'idrogeno.

L'idrogeno deve potersi trasportare.

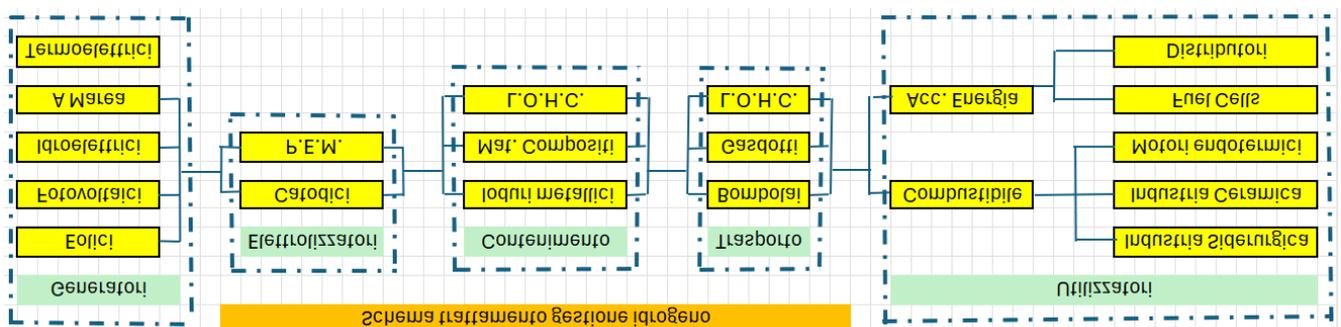
Una volta immagazzinato, l'idrogeno deve potere essere trasportato all'utilizzatore od al distributore che rifornisce diversi utilizzatori. Anche qui i principali metodi sono 3:

Idrogenodotti (Gasdotti con particolari rivestimenti interni a protezione dell'acciaio) per lunghe distanze; Bomboloni containerizzati e trasportati con camion comunemente chiamati "Bombolai"; L.O.H.C. (Liquid Organic Hydrogen Carrier) in oleodotti.

L'idrogeno deve potere essere utilizzato.

Una volta consegnato all'utilizzatore, l'idrogeno deve potere essere utilizzato, essendo estremamente flessibile e dotato di una notevole flessibilità d'impiego l'idrogeno può essere utilizzato: sia come combustibile (motori endotermici, bruciatori per l'industria siderurgica o ceramica); sia come accumulatore temporaneo di energia elettrica che viene trasformata nelle Fuel-Cells, apparecchiature che alimentate ad idrogeno lo convertono direttamente in energia elettrica.; oppure in bomboloni nei centri di distribuzione in attesa di essere distribuito.

Quanto descritto in precedenza è riassunto nel seguente schema.



Flavio SCOPINICH





Non è certo un algoritmo della Intelligenza Artificiale a comporre il testo del libro (-\che ripresentiamo) di Francesco Pittaluga, “Quell’indimenticabile estate del 1921, San Michele-Riviera Ligure”. Pittaluga è uno scrittore, è un artista poliedrico, uno storico della marineria, un esperto di tecnologia di mare e di cielo. Per noi ha scritto più di cento puntate della Storia della Marineria Passeggeri italiana .Il riferimento alla IA è dovuto alla inchiesta analisi sui Saloni de Libro nel precedente Logbook con l’ articolo “ avventura” di Tobia Costagliola sulla piattaforma BING . Questo libro, edito da ERGA, lo può maggiormente apprezzare chi ricorda la sua gioventù, quando quei luoghi evocati da Pittaluga avevano un fascino unico tanto che gli aristocratici inglesi e i paperoni americani affittavano a San Michele di Pagana una villa, Villa Carlotta, per passare l’estate. L’attrazione che questi luoghi suscitano anche oggi , citiamo solo Portofino, Santa

“La risposta che abbiamo avuto è davvero importante, e ci consente di poter dare risposte più precise a tutti i nostri stakeholder istituzionali e privati”, afferma il Direttore Generale dell’Accademia Italiana della Marina Mercantile, **Paola Vidotto**. “In questi ultimi anni abbiamo assistito, a livello nazionale, a un preoccupante calo di offerta professionale in termini di alta specializzazione. Un tasso di mismatching che rischia di inficiare l’innovazione tecnologica e gli sforzi nazionali e continentali per mantenere un’occupazione stabile e una crescita economica di reale valore. Qui si inseriscono le realtà degli ITS, che, quando lavorano in partnership efficaci con le istituzioni e le aziende, possono essere un forte veicolo di crescita professionale, personale ed economica per i territori”.

“Nel corso degli ultimi mesi”, prosegue Vidotto, “abbiamo promosso numerosi incontri di orientamento con le scuole, eventi ad hoc, workshop nelle nostre due sedi e anche open day. Momenti di racconto e di incontro con centinaia di studenti, famiglie e insegnanti, anche grazie al grande lavoro svolto dagli ambasciatori dell’Accademia - ovvero tanti ex Allievi, oggi pienamente occupati nel settore - che raccontano le nostre attività in tutta Italia”. Negli ultimi anni, il mondo della logistica ha riscontrato un picco negativo di domande di personale specializzato. E per questo l’Accademia ha ampliato i suoi orizzonti formativi, creando nuovi corsi ITS in partnership con aziende leader del settore ferroviario, della logistica intermodale, dell’ambito portuale e dei terminal container, con un tasso di occupazione post diploma di circa il 97,5% in media.

Da *PRIMO MAGAZINE* 19 / 9



FEDERAZIONE DEL MARE E ASSOCOSTIERI FIRMANO PROTOCOLLO D'INTESA

Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, e **Elio Ruggeri**, Presidente di Assocostieri, hanno firmato un protocollo d'intesa con il quale le due organizzazioni si impegnano a collaborare nell'organizzazione di eventi, convegni e presentazioni delle rispettive associazioni al fine di dare sempre più rappresentanza unitaria al *maritime cluster* italiano, che in gran parte già aderisce alla Federazione del Mare. L'intesa, soggetta all'accoglimento delle regole di condotta e all'interpretazione dello spirito associativo sancito nello Statuto della Federazione, prevede che il processo di piena adesione possa essere completato entro il 2024, con la votazione degli Organi competenti.

“**Assocostieri** apprezza lo scopo ed i valori rappresentati dalla Federazione del Mare ed è lieta di poter partecipare sin d'ora ai comitati tecnici e alle iniziative della Federazione”. Queste le parole del Presidente Assocostieri **Elio Ruggeri**.

“La **Federazione del Mare** è aperta all'adesione degli organismi rappresentativi di interessi legati al sistema marittimo e delle entità che partecipano allo sviluppo dell'economia del mare – ha ribadito **Mario Mattioli** – favorendo in tal modo il rafforzamento della rappresentatività della Federazione del Mare per l'importante settore dell'economia blu; spero che l'esempio di Assocostieri possa essere seguito anche da altre associazioni del nostro cluster marittimo”.

Roma, 18 settembre 2024

Federazione del Mare, che costituisce il *maritime cluster* italiano, ha il fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Assocostieri, riunisce le aziende che operano nel settore della logistica energetica. In particolare, sono parte dell'associazione le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali e fiscali di oli minerali, prodotti chimici e gpl, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di gnl.

CETENA inaugura il primo simulatore a realtà virtuale e aumentata per veicoli subacquei filoguidati della Marina Militare*

Genova, 18 settembre – CETENA, società del Gruppo Fincantieri, leader nella ricerca e simulazione navale, ha sviluppato il primo simulatore avanzato

che combina realtà virtuale e aumentata per la guida e la manutenzione di veicoli subacquei filoguidati (Remotely Operated Vehicles - ROV), destinati alla Marina Militare.

Il sistema consente un addestramento immersivo e realistico, integrando modelli 3D, manuali tecnici digitali e procedure operative per sostenere l'operato della Marina in scenari e missioni tanto delicati quanto complessi.

Questo simulatore sistemico rappresenta un significativo avanzamento tecnologico nell'addestramento per operazioni subacquee ed è stato realizzato capitalizzando anni di esperienza nel settore, con personale operativo altamente specializzato e nuove collaborazioni con partner industriali che hanno permesso di conseguire una fedeltà tecnica senza precedenti.

Il simulatore a realtà aumentata è stato presentato a La Spezia, presso il Comando delle Forze di Contromisure Mine (MARICODRAG), alla presenza

dell'ammiraglio Gianguido Manganaro e di oltre 60 tra militari e civili provenienti da circa 15 nazioni diverse, partecipanti alla concomitante esercitazione NATO Dynamic Move 24-II.



Ship2shore Awards 2024

Manca meno di 1 mese all'avvenimento dell'anno! Il 17 ottobre a Genova la 2° edizione degli Ship2Shore Awards, che ha già superato i numeri record del 2022

Ultime settimane per prenotare e sponsorizzare gli Oscar dei Trasporti Italiani 2024. Ultimi giorni per votare e candidarsi ad uno dei 22 premi che riconoscono le eccellenze dei trasporti tricolori di ogni modalità e categoria.

Selezionata la Giuria dei 10 esperti. Parteciperanno numerose istituzioni territoriali e politiche di primo piano

LEGGI TUTTOPROGRAMMA DELLA SERATA su SHIP2SHORE



DAI RACCONTI DI CAPITAN FRANCONI

BASE MISURATA CHE COS'E'

Nel secolo scorso su queste strutture poste sulle colline della costa ligure ,i grandi transatlantici, ma anche altre unità, calcolando la distanza dei punti , verificavano la velocità della nave forzando al massimo i motori. Sarebbe da dire “ amarcord”, ma l’Istituto Idrografico della Marina a Genova stampa sempre il testo che si intitola Basi misurate d’Italia.



Ecco quel che rimane di una unità/ segnale della base misurata tra Sori e Camogli .

importanti competizioni, imprenditori che si misurano con le onde e con il vento oltre che con il mercato, uomini di cultura che sul blu affinano il loro pensiero. Persone che credono e si battono per la salvaguardia dei mari. E gli “Incontri in blu” sono il palco sul quale si raccontano.

Lunedì 23 settembre alle ore 18.30 presso l’Auditorium del Galata Museo del Mare, ad ingresso libero, in occasione del 64° Salone Nautico Internazionale, si è tenuto il quarto incontro in blu con l’Avvocato Alberto Galassi, CEO di Ferretti Group, tra i principali produttori di superyacht al mondo. L’incontro, moderato dal giornalista e scrittore Fabio Pozzo.

Galassi custodisce gelosamente le frasi di due uomini che ha ammirato. Enzo Ferrari che quando seppe che voleva fare l’avvocato gli disse “Se vuoi proprio farlo, ricordati che nessun contratto potrà fare mai un uomo onesto”, e Carlo Riva, fautore del successo dell’omonimo cantiere, che alla sua domanda da neo-Ceo di Ferretti Group - “Ingegnere, che barche devo fare?” - gli rispose “Faccia barche belle”. Galassi ha invece una sua frase preferita, che ripete spesso: “Nella vita si può vincere e perdere, ma l’importante è come si vince e come si perde

Giovedì 10 ottobre ore 18.30, il navigatore Giovanni Soldini torna per presentare il suo docufilm, un libro e parlare della nuova impresa con la barca targata Ferrari.

La più rilevante rassegna sul tema del mare in Italia che ha visto salire sul palco del Galata Museo del Mare in cinque anni 27 personalità di rilievo nazionale e internazionale del mondo dello sport, dello shipping e della nautica, è finalizzata a promuovere la cultura del mare nelle sue diverse forme. Ideata e diretta dal giornalista e scrittore Fabio Pozzo, è voluta dal Comune di Genova, Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, Genova Cultura Scarl, e realizzata con il contributo di numerosi sponsor e partner al Galata Museo del Mare.

Eleonora Errico

Ufficio stampa Mu.MA - Galata Museo del Mare

Mob +39 3351002079

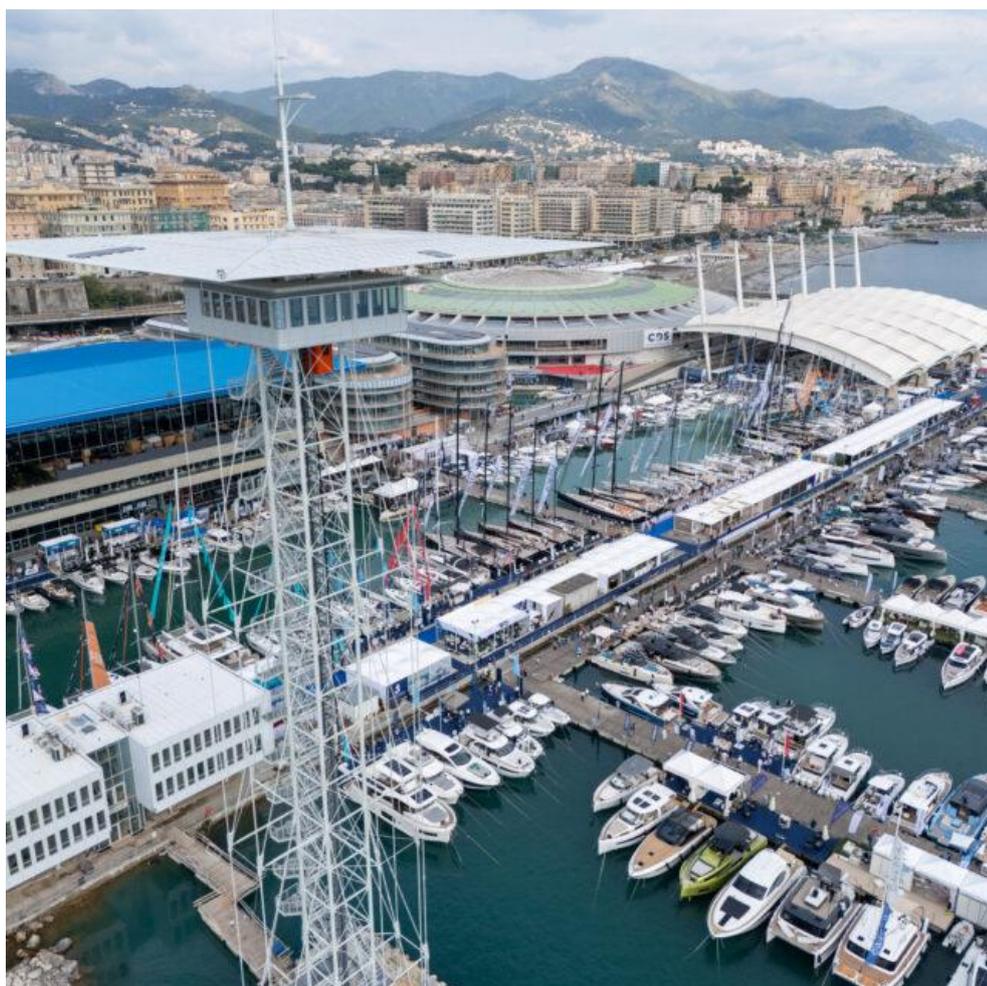
e-mail

ufficiostampa@galatamuseodelmare.it
<mailto:ufficiostampa@galatamuseodelmare.it>

LA TERZA FLOTTA

64mo Salone Nautico Internazionale di Genova

LA GOVERNANCE DELL'INDUSTRIA NAUTICA



Uno scorcio del Salone con la nuova Torre dei Piloti

CURIOSANDO TRA BARCHE E TAVOLE ROTONDE

Durante la seconda giornata del **Salone Nautico Internazionale di Genova**, presso la **Sala Forum del Padiglione Blu (Centro Tech)**, si è tenuta la terza edizione di “**Shaping the future. World Yachting Sustainability Forum**”. L’evento, organizzato da Confindustria Nautica in partnership con International Boating Industry (IBI), la più importante piattaforma di intelligence nautica Mondiale, è stato un momento importante per parlare di come le Environmental, Social and Governance (ESG) – le normative ambientali, sociali e di governance – impattino sullo yachting e quali sono le sfide che la nautica da diporto deve affrontare in tema di sostenibilità.

Alla tavola rotonda, moderata da Ed Slack, caporedattore di IBI, sono intervenuti **Margherita Sacerdoti**, Investor Relations & Sustainability **Ferretti Group**; **Erik Stromberg**, Vice-President Power & Motor Yacht Development **Beneteau Group**, **Nicola Pomi**, Director of Global Yacht Business **Volvo Penta**, **Paolo Moretti**, CEO di **RINA Services** e **Andrea Guido** Technical & New Product Development di **Sanlorenzo Yacht**.

L’evento è stato introdotto da **Andrea Razeto**, Presidente **I Saloni Nautici**: “*Confindustria Nautica è orgogliosa di sostenere questa terza importante edizione del WYSF al Salone Nautico di Genova. La nostra Associazione sta spingendo per sensibilizzare le aziende associate alla compliance ESG, in quanto si tratta di una questione davvero critica per la crescita futura del settore nautico. La giornata di oggi segna per Confindustria Nautica l’inizio di un percorso comune con RINA Services al fine di definire una roadmap di servizi e attività ESG rivolti all’intera filiera della nautica. Tra queste, stiamo valutando la possibilità di creare una piattaforma digitale comune per gestire la certificazione ESG, la formazione e lo scambio di informazioni. Questo sistema aiuterà i cantieri e i loro fornitori a comprendere l’attuale*

livello di conformità ai criteri ESG e a creare il percorso migliore per raggiungere gli standard più adeguati negli aspetti ambientali, sociali e di governance”.

Gli intervenuti alla tavola rotonda, hanno esposto il proprio modello di business e le singole esperienze volte a orientare le loro aziende verso un atteggiamento più sostenibile. Si sono analizzate strategie e discusso temi focali, fra cui il percorso verso la decarbonizzazione, il corretto sviluppo delle infrastrutture necessarie al settore nonché l'ideale applicazione delle nuove tecnologie disponibili, infine come affrontare i problemi pratici legati alle applicazioni ESG, i vantaggi commerciali di lavorare oltre la conformità e l'impatto sull'innovazione nel settore della nautica da diporto. Fondamentale per raggiungere scopi coesi il dialogo, la collaborazione e il teambuilding fra le varie realtà dell'industria nautica.

Secondo uno Studio della società di gestione dati ESG Book, le normative ambientali, sociali e di governance (ESG) sono aumentate esponenzialmente negli ultimi dieci anni con un incremento del 155%: un fenomeno che riflette la rapida crescita degli interventi politici basati sulla sostenibilità. Che nei prossimi anni si farà sempre più preponderante nella nautica.

Al riguardo il moderatore **Ed Slack di IBI** ha sottolineato che: *“Dall'incremento delle normative, a monte, alle esigenze degli investitori di proteggersi dal green-washing sino alla crescente domanda di soluzioni sostenibili da parte dei consumatori, è solo questione di tempo prima che le PMI, realtà che costituiscono la maggior parte del nostro settore, vengano trascinate nell'orbita della conformità con serie ramificazioni e implicazioni di costo. È fondamentale stabilire standard di settore e lavorare in modo collaborativo per aiutare il settore a orientarsi verso strategie ESG efficaci”.*

Dal confronto è emerso che c'è ancora molto da fare, soprattutto per quanto riguarda l'end of life di un prodotto.

Ed Slack ha poi invitato a partecipare al talk anche **Dan Lenard**, co-fondatore dello studio di progettazione Nuvolari Lenard, il quale ha portato la sua esperienza come progettista di megayacht, settore dell'industria spesso stigmatizzato. “È importante comunicare cosa c'è dietro la costruzione di uno yacht”, ha affermato “soprattutto mettere in evidenza l'alto livello di tecnologia che ai vari livelli viene applicata per la realizzazione di questi opere uniche”.

Lo yacht designer, infine, ha presentato il suo **progetto Vela Code** e la sua visione per un domani più ecosostenibile che coinvolge il problema dell'assorbimento della CO2 da parte degli Oceani, oggi poco evidenziato. Il progetto di Dan Lenard si concretizza nel riciclo di un racer: non un progetto nuovo, senza brand di costruttori, da utilizzare come ambasciatore di messaggi sostenibili. Un progetto navigante per educare ad azioni nobili verso l'ecosistema, basato un codice comportamentale. Sulla barca le aziende con le loro idee potranno navigare portando in giro il loro messaggio *green*. Il team di esperti che lavorano a progetto sta lavorando dal 2019; si auspicano collaborazioni anche con le università di tutto il mondo.

o*o*o*o*o

IL XII REPORT REGIONE LIGURIA SULL'ECONOMIA DEL MARE PRESENTATO AL SALONE NAUTICO

La Liguria guida l'Economia del Mare italiana

Ad illustrare i dati del XII Report sull’Economia del Mare della regione Liguria Antonello Testa, Coordinatore di OsserMare, l’Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare di Informare.

“I dati posizionano la Liguria ai primi posti dell’Economia Blu nazionale. Il Valore aggiunto diretto ligure pesa **5,7** miliardi di euro ed aggiungendo quello indiretto di **15,7** miliardi di euro arriva a **21,4 miliardi di euro di valore aggiunto che rappresenta il totale della filiera**. – Ha spiegato Antonello Testa - Questo per effetto di uno dei moltiplicatori più elevati pari a **2,7** di gran lunga superiore a quello medio nazionale di **1,8**. La regione Liguria, con i suoi 140 comuni definiti come zone costiere - in cui risiede il 92,3% della popolazione - che rappresentano il 93,5% del valore aggiunto complessivo, da sempre è un punto di riferimento per l’Economia del Mare italiana. I dati contenuti nel Report dell’Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare – OsserMare lo confermano anche quest’anno. La capacità di produrre un importante indotto indica che il Mare è nel DNA di ogni cittadino ligure. La ricchezza prodotta per province liguri vede **Genova con 60,8%, La Spezia con il 20%, Savona 12,2% e Imperia 7%**. Per Incidenza percentuale del valore aggiunto dell’Economia del Mare sul totale economia della regione **la Liguria è al 1° posto con 11,9%**. Nella graduatoria provinciale delle top 15 per incidenza percentuale del valore aggiunto dell’Economia del Mare sul totale economia della provincia, La Spezia è al terzo posto, Genova al sesto posto, Savona al decimo posto e Imperia al quattordicesimo posto. Per l’occupazione la Liguria conta **96.824 occupati** su un totale nazionale di 1.040.172 occupati, con un’incidenza percentuale sul totale economia del 14,4%. Le imprese Liguri sono **16.853** su un totale 227.975. Di cui **1.200 giovanili, 3.981 femminili e 1.614 straniere**. Si conferma il ruolo strategico della cantieristica nell’export che quota 2.873 milioni di euro”. – Ha concluso Antonello Testa.

Il primo Fondo italiano per l’Economia del Mare

Giancarlo Vinacci, componente dell’Advisory Board di Assonautica Italiana, ha presentato **il primo Fondo italiano esclusivamente dedicato**

all'Economia del Mare. Un'iniziativa unica in Italia che è nata al Blue Forum di Gaeta. “Oggi prende il via il primo fondo italiano esclusivamente dedicato all'Economia del Mare, il Blue Economy Debt Fund - dichiara Giancarlo Vinacci presidente del Comitato Investimenti - ed è stato possibile realizzarlo solo grazie ai dati puntali ed analitici forniti dal sistema camerale ed elaborati dall'Istituto Tagliacarne. Aggiungo che partire per primi porta qualche disagio perché non ci sono esperienze specifiche pregresse pertanto, su indicazione delle Istituzioni Economiche pubbliche, ci siamo dotati di un Comitato Investimenti d'eccellenza che vede impegnati: il prof. Renato Loiero, Consigliere Economico del Presidente del Consiglio; il Presidente Giovanni Acampora di Assonautica Italiana, l'avv. Luciano Serra presidente di AssoNat, il prof. Sergio Prete ordinario di Diritto Marittimo e presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ionio e il dott. Francesco Fuselli Managing Director della Banchemo e Costa che vanta una delle più importanti esperienze a livello europeo in operazioni di M&A legate alla Blue Economy”.



Tutti i protagonisti

Alla decima Giornata Nazionale del Mare, i cui lavori sono stati condotti da **Agata Fortis**, hanno portato il loro contributo di idee e progetti: **Luciano Serra**, Presidente Assonat; Prof. **Renato Loiero**, Consigliere economico della Presidenza del Consiglio dei Ministri; l'On. **Maria Grazia Frijia**, Commissione Trasporti Camera dei Deputati; **Luigi Attanasio**, Presidente Camera di Camera Commercio Genova; **Augusto Sartori**, Assessore al Turismo Regione Liguria; **Mario Mascia**, Assessore allo Sviluppo economico Comune di Genova; l'Ammiraglio Ispettore (CP) Pil. **Pietro Pellizzari**, Comandante Capitaneria Genova; **Paolo Fasce**, Dirigente scolastico dell'Ist. Nautico "San Giorgio" di Genova e Camogli; **Giovanni Lettich**, Presidente Collegio Capitani L.C.

DA Il Nautilus, testata online

Fine DL Notizie Logbook 2024 n. 23