

# 12 DL Notizie 2022

## CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE..... 17 luglio 2022

[www.deciolucano.it](http://www.deciolucano.it) -----

Nucleare e risorse verdi



**Fotografia di Enrico Zena, luglio 2022, Genova,** Come si può definire questo mare?, Oceano, Mediterraneo la costa che lo respinge,, da salvare, mare d'amare, non si spegne il mare...( G.C.),, che cos'è quel puntino sul cerchio magico dell'orizzonte? C'è un camino in mezzo al mare, una trave ?

“Il nostro mare ha una grande superiorità sotto ogni punto di vista, nei confronti degli altri mari, scriveva un grande scrittore di lingua greca ( 63 a.C. - 24 d.C.) a proposito del Mediterraneo, e pertanto da esso bisogna cominciare “.

---

**IL NOSTRO E' UN BLOG, NON SARA UNA PAROLA BELLA FORMALMENTE, A NOI PIACE, SIGNIFICA ABBREVIAZIONE DI “ GIORNALE DI BORDO SUL WEB”. BENVENUTI QUINDI A BORDO DELLA NOSTRA CARRETTA.**

---

**Riceviamo e volentieri  
facciamo una zuppa editoriale ,  
una miscela che solo degli  
artisti come i Merli sanno  
fare.**

**Tanti libri ed eventi di  
ERGA EDITORE**

**Dal Salone del libro Torino**

**La nuova carta polisensoriale:**

riviste, libri, agende e calendari con video e audio

Il 23 maggio nella Sala Avorio, Galleria Visitatori del Salone del Libro di Torino ERGA EDIZIONI in collaborazione con CNA Torino ha organizzato l'evento:

Partecipano: Emanuele Bacigalupo, Fiorella Colombo, Nicola Caprioni, Enrico De Barbieri, Paolo Donadoni, Eligio Imarisio, Marco Merli, Maria Angela Mollica, Claudio Priarone, Lorenzo Palumbo, Chiara Rendano e Federica Storace

**Che cos'è la nuova carta polisensoriale?**

Per spiegarlo Erga edizioni (che è al Salone del Libro nel PAD 2 nello Stand Collettivo CNA Editori H27) ha invitato a Torino gli autori e le autrici di libri, riviste e calendari che hanno incorporato video e audio grazie al sistema della Startup Vesepia.

Nella Sala Avorio del Salone del Libro di Torino, presentati da **Marco Merli di Erga e da Lorenzo Palumbo di Vesepia**, ecco come i vari autori hanno descritto la loro esperienza.

Fiorella Colombo, autrice del libro **“Giochiamo con la Costituzione”**, ha descritto il volume che illustra gli articoli della nostra Carta costituzionale con disegni, testo e laboratori. L'introduzione dei video attraverso l'App Vesepia ha permesso un altro livello di comunicazione che a viva voce ha approfondito le tematiche di ciascun Articolo. Questo ha anche permesso la costruzione di una “Vesepia Room”, cioè un'aula digitale dove le classi o le famiglie possono condividere i materiali su PC, tablet e LIM scolastiche.

Chiara Rendano, parlando del libro **“La poesia dei bambini”**, ha portato l'esempio dell'inserimento di audio con la recitazione delle poesie oggetto dei laboratori.

**Per l'Unicef ha parlato l'autore del libro “Educare ai diritti”, Paolo Donadoni**. Il sottotitolo “Piante, animali e biotecnologie. Percorsi di bioetica” ha aperto a veri e propri viaggi interessanti e divertenti, grazie ai video delle associazioni ambientaliste di tutta Italia. Le illustrazioni di Federica Macciò hanno regalato grazie al filmato di presentazione che si apre inquadrando la copertina in realtà aumentata, momenti indimenticabili ai lettori.

**Un nuovissimo esperimento è stato realizzato dal Comune di Santa Margherita Ligure, con il volume “Temendo i corsari barbareschi”, un libro storico - come ha spiegato l'autore**

**Emanuele Bacigalupo** - che illustra le fortificazioni della costa e la storia che racchiudono, mentre l'Assessore alla cultura e al turismo Betti Tassara ha evidenziato come, grazie ai VesepiaCode, si siano potute inserire non solo preziose informazioni sull'attività del Comune ma un continuo aggiornamento di queste informazioni per tutta la vita del libro. Infatti l'App Vesepia **permette di aggiornare i contenuti in qualsiasi momento.** **Maria Marchetti, direttrice della Storica Biblioteca di Santa Margherita, famosa** per il fondo storico che custodisce, ha curato l'inserimento di una mappa multimediale e di schede in italiano, inglese e francese di tutte le emergenze turistiche collegate al nascente Museo del Mare di Santa Margherita e al territorio, anche in questo caso sempre aggiornati e con video. Claudio Priarone, autore della guida polisensoriale *In cammino tra castelli e fortezze dell'Imperiese. Walking around Imperia's Castles and Forts. 9 itinerari tra storia e leggenda/9 itineraries with history and legends* da Cervo ad Imperia, Sanremo, Ventimiglia, Dolceacqua, Rezzo al Colle di Nava. Con Video e foto/*With Videos and photos*, ha messo in risalto la possibilità di aggiornamenti sui percorsi in tempo reale. Infatti andando sui luoghi si è reso conto di molte indicazioni vecchie e non più attenti ai sentieri, alcune volte interrotti e deviati o semplicemente franati. La guida presenta **nove itinerari che si sviluppano lungo i sentieri del Ponente ligure. Si parte dalle località che si affacciano sul mare, Cervo, Imperia, Civezza, San Lorenzo al Mare, Cipressa, Santo Stefano al Mare, Pompeiana, Terzorio, Riva Ligure, Taggia, Bussana Vecchia, Sanremo e Ventimiglia, per poi spostarsi nell'entroterra** in val Nervia a Dolceacqua, Perinaldo, Apricale e Isolabona, e finire in valle Arroscia a Rezzo ed al Colle di Nava. Grazie all'App Vesepia la guida ha una fogliatura ridotta, traduzione integrale e approfondimenti per centinaia di pagina. I video e le fotogallery sono volutamente mozzafiato sulle bellezze descritte. Lungo il cammino antichi castelli, torri di avvistamento, fortificazioni militari,

pittoreschi borghi medievali, luoghi di culto, con la loro storia e le loro leggende, rendono questi percorsi che si sviluppano tra mari e monti, con muretti a secco e terrazzamenti, uliveti e coltivazioni di fiori, ancora più interessanti e suggestivi

**Federica Storace è invece l'autrice del libro “Sei un essere speciale”, che affronta un tema innovativo come la generatività, reso vivo grazie a 50 approfondimenti contenuti nei VesepiaCode.** Un viaggio a tappe sui temi più scomodi o scottanti dell'attualità come prostituzione, tratta delle persone. I contenuti multimediali, arricchiscono le parole del testo consentendo ai lettori una fruibilità più ampia, coinvolgente, diversificata. Vesepia è un traguardo importante, - ha detto l'autrice - che amplia a 360° la fruizione di un testo. Ciò per cui le parole sarebbero “poco” è integrato dal polisensoriale: dalla linearità dello scritto al messaggio in movimento. Una rivoluzione!

**Parlando di storia ecco che attraverso la voce dell'autore Eligio Imarisio, il volume “Umanesimo industriale”, edito con la Fondazione Ansaldo di Genova, con l'APP Vesepia si è intriso di video valorizzando il patrimonio archivistico che la Fondazione conserva.**

In finale due prodotti editoriali particolari: un calendario e una rivista per la prima volta polisensoriali. Il calendario di Sarzana e della Val di Magra, edito in collaborazione con il Circolo Pertini di Sarzana, grazie alla polisensorialità come ha raccontato Il curatore Nicola Caprioni ha potuto accogliere non solo le informazioni e il calendario degli eventi, ma anche video e fotogallery che lo hanno trasformato in una vera e propria guida turistica.

**La nuova rivista polisensoriale**

**Infine ecco la prima rivista polisensoriale, un omaggio a Euroflora 2022 e un regalo per Genova, NOTIZIE IT**, organo dell'Accademia delle Imprese europea. Enrico De Barbieri, Direttore Generale dell'Accademia, ha ricordato la forte richiesta del primo numero uscito per Euroflora, e che ha portato la tiratura a 10mila pezzi, e la possibilità di far leggere articoli riassunti a stampa e più ampi attraverso i VesepiaCode che contenevano anche la parte in lingua inglese. Tutto questo ha permesso la realizzazione di una rivista di 64 pagine anziché di oltre 200, regalando ai visitatori di Euroflora - italiani e stranieri - le bellezze dell'Italia. La responsabile della Comunicazione dell'Accademia, Maria Angela Mollica, ha ricordato che a seguito di questo grande successo è in uscita il secondo numero dedicato all'internazionalizzazione delle città, e realizzato con un formato snello, sempre in italiano e inglese.

**Marco Merli di Erga e Lorenzo Palumbo di Vesepia hanno chiuso l'incontro ricordando la trasformazione dei CD musicali in un libro – con tanto di lato A e B, – il risparmio dei libri di scuole di decine di migliaia di pagine e la possibilità di creare manuali a costi ridotti con ampie trattazioni, esemplificazioni e vere e proprie lezioni in video.**

**Erga edizioni - Mura delle Chiappe 37 - Genova - 010-8328441**  
**[www.erga.it](http://www.erga.it)**

**Marco Merli 345-6257842**

**Erga edizioni alla Fiera del libro per ragazzi di Bologna presenta**

# **EDUCARE AI DIRITTI**

## **PERCORSI DI BIOETICA CON UNICEF**

Il 23 marzo alle 15 nella Sala Vivace del Centro Servizi - Blocco La Fiera del libro per ragazzi di Bologna torna finalmente in presenza con la sua 59<sup>a</sup> edizione. Erga edizioni è nello stand A21 del padiglione 25.

Il volume di Paolo Donadoni che è stato presentato il 23 marzo è sostenuto dall'Istituto Italiano di Bioetica, dall'associazione ambientalista Accademia Kronos e da CoopLiguria. Le illustrazioni sono di Francesca Macciò mentre i video di presentazione sono stati curati da Laura Silvestri con le musiche di Massimo Claus.

### **Luisella Battaglia - Presidente Istituto Italiano di Bioetica**

Il genere umano è comparso recentemente ma, con i suoi comportamenti, ha causato modificazioni radicali, al punto che è stato coniato un nuovo vocabolo per definire gli effetti negativi delle nostre azioni: "Antropocene".

Saremo il primo essere vivente a provocare le ragioni della sua estinzione?

Meglio fermarci un momento per guardarci intorno e cercare di capire. Capire chi siamo, come ci collochiamo nel panorama della vita, quale relazione abbiamo costruito con l'ambiente naturale e con gli altri esseri viventi.

### **Chi è l'Autore di EDUCARE AI DIRITTI**

Paolo Donadoni, Avvocato presso la Corte d'Appello di Genova, Dottore di ricerca in Bioetica all'Università di Genova, attuale Sindaco di Santa Margherita Ligure. Ha pubblicato numerosi saggi di diritto civile e bioetica, nonché insieme a Rosangela Barcaro e Paolo Becchi "Prospettive bioetiche di fine vita". (Milano, Franco Angeli, 2008) e con Isabel Fanlo Cortés ha curato il volume collettaneo "Ambiente, animali e umani. Il pensiero bioetico di Silvana Castignone" (Milano, Ledizioni, 2018).

**Paolo Donadoni, EDUCARE AI DIRITTI Piante, animali e biotecnologie - Percorsi di bioetica,**

**Erga edizioni – 10,00 euro, 14 x 21 cm, 148 pagine con illustrazioni a colori – ISBN: 978-88-3298-294-7**

## **ALTRI LIBRI ERGA**

**il MANUALE dell'ACQUA**

**The WATER MANUAL**

di Giorgio Temporelli

Cosa faremmo senz'acqua? L'acqua è fonte di vita, componente fondamentale di tutti gli esseri viventi. L'autore ci conduce in un viaggio volto a scoprire e conoscere l'acqua dalle sue origini sulla Terra fino ai giorni nostri.

Questo manuale affronta temi diversi legati alle caratteristiche, agli usi e al trattamento dell'acqua: l'evoluzione del suo utilizzo dall'antichità ai tempi

moderni, la gestione dell'acqua, il servizio idrico integrato, le differenze tra l'acqua minerale e l'acqua dell'acquedotto, i sistemi di trattamento dell'acqua

potabile, gli aggiornamenti normativi. Una sezione particolarmente utile è quella dedicata ai luoghi comuni e alle pubblicità ingannevoli.

## **Temendo i corsari barbareschi**

Emanuele Bacigalupo

TEMENDO I CORSARI

BARBARESCHI

Itinerari storici di Santa Margherita Ligure  
e delle sue difese costiere

IN FEAR OF THE BARBARY CORSARS

Historic tours of Santa Margherita Ligure  
and its coastal defences

Con percorsi turistici, culturali del Museo del Mare

With tourist and cultural itineraries from the Sea Museum

a cura di/edited by Maria Marchetti

Distribuzione CDA Bologna - [www.cdanet.it](http://www.cdanet.it) - tel. 051-969312

Editore: Erga edizioni - Genova

Prezzo: 13,90 Euro Formato: 16,5 x 23,5 cm Legatura: Brossura con alette

Pagine: 200 in b/n e a colori in italiano e inglese

-----  
-----

## **RIFLESSIONI SULLA VITA CHE CORRE**

# UN BLOG E' UNA CARRETTA CHE CI ACCOGLIE TUTTI

La globalizzazione non è solo scambio di merci e consumi in una geografia ( anzi chorografia) planetaria, è la sensazione che Freud col suo inconscio ci rivela , e Proust con la dimensione del tempo e la sua variabilità,

In questo nostro BLOG ( abbr. di giornale di bordo sul web) puoi scrivere i tuoi pensieri per metterli online in libertà. .

## Pronti in macchina?

Ebbene noi non crediamo al c.d. cambiamento climatico , pensiamo che questa espressione la usavano i nostri antenati e sono sopravvissuti alle varie ere . Naturalmente le misuriamo in milioni di anni, La più antica ha almeno 600 milioni di anni e si chiama arcaica, , poi c'è quella paleozoica o primaria che arriva ai 235 anni, poi quella secondaria o Mesozoica con i vari giurassico, cretaceo e arrivare alle soglie, si fa per dire, della Terziaria o genozoica , 0,6 milioni di anni. E infine quaternaria o antropozoica. Interessante è decifrare i fenomeni geologici più notevoli tra cui desertificazioni, , invasione glaciale, invasione marina, clima desertico in Europa, , l'arco alpino che si corruga, denudazioni catene alpine, per non parlare del resto della terra.

Che ne dite,?

## I raddomanti del clima che cambia

Basta sfogliare testi e studi per rendersi conto che i comunicatori di mestiere, siano essi raddomanti degli enti pubblici, siano essi i c.d. media la cui massima responsabilità è di non dire nulla, di parlare parole ( copyright di Vittorio G. Rossi) , per insistere in in un *non sense* che non porta niente di utile ai fini della conoscenza.

Sicuramente il 2022 è l'anno più caldo e secco, ma il primo è stato secondo gli studi il 1922 e il secondo il 2003., le previsioni sono per un aumento di 1 grado e ½ a metà secolo ( 2050).

**Ma vi viene a mente quanti eravamo , quanti siamo e quanti saremo sulla terra ?**

All'inizio,, lo avevamo già scritto tempo fa, 1900 eravamo un miliardo di abitanti sulla terra, , nel 2020 sono stati censiti 7, 5 miliardi , con questo trend nel 2035 quanti saremo? **Tutta questa popolazione non crea energia negativa agli effetti del gas serra?**

Non ne parlano mai i raddomanti che vanno a cercare in terra e in mare fonti alternative per sopravvivere. . Gas e nucleare come le patate e le cipolle che crescono sotto terra ci salveranno? Secondo il ministro Cingolani, il grado e mezzo di aumento a metà secolo di riscaldamento globale, sarà sufficiente per creare disastri ambientali.

Secondo Cingolani e i suoi suggeritori i trasporti rappresentano il 27% delle emissioni, , il trasporto ferroviario nota un modesto 0,4% del totale, mentre su gomma si raggiunge la soglia del 72% mentre il trasporto marittimo e aereo si attestano tra il 14 e il 13 % delle emissioni.. L'IMO e altre agenzie Onu e la stessa UE sono severi nel minacciare possibili restrizioni. Vorremmo anche sapere da che fonti hanno tratto statistiche e dati, quali algoritmi sbucheranno dalle loro teste

## **IL SOLE.**

Quasi nessuno nei dibattiti parla della radiazione solare le cui caratteristiche nell'atmosfera si riflettono nella complessa macchina energetica della terra. Da questo “padrone” arriva la nostra vita, la vita del nostro globo terracqueo , eppure gli uomini dovrebbe sapere che **l'entropia significa quantità di energia non**

disponibile, questo sembra essere il destino del Sole, e questo il nostro destino. (D.I.)

---

# ASSICURAZIONI

## SINISTRI MARITTIMI

Perdite nel trasporto marittimo al livello più basso di questo secolo, ma il numero di incidenti resta elevato.

Dal sito di Allianz Global Corporate & Specialty

**Safety and Shipping Review 2019: nel 2018 perse in tutto il mondo 46 grandi navi, con un calo record del 50% annuo e del 55% al di sotto della media decennale (104 unità).**

**Le perdite totali sono diminuite in modo significativo nei punti critici come il Sud-Est asiatico. Le perdite dovute a eventi meteorologici si sono dimezzate grazie a un anno più tranquillo. Il numero di incidenti di navigazione è stabile. I danni ai macchinari sono la causa principale, responsabili in 5 anni di 1**

**miliardo di dollari di richieste di risarcimento nel settore assicurativo marittimo.**

**Sfide per l'industria navale: minacce politiche alla sicurezza delle navi, impatto delle norme sulle emissioni del 2020 e numero crescente di incendi.**

**Per maggiori informazioni scarica il rapporto completo**

**Secondo il Safety & Shipping Review 2019**

**di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS), le grandi perdite nel trasporto marittimo sono al livello più basso registrato in questo secolo, con un calo di oltre il 50% rispetto all'anno precedente. Lo studio annuale analizza le perdite di navi di oltre 100 tonnellate lorde (GT).**

**Nel 2018 sono state segnalate in tutto il mondo 46 perdite totali di grandi navi, in diminuzione rispetto alle 98 di 12 mesi prima, a causa di un calo significativo dell'attività nel Sud-Est asiatico, punto critico per le perdite globali, mentre quelle dovute alle condizioni meteo (10) si dimezzano dopo stagioni più tranquille di uragani e tifoni.**

**Carrier Sincerity Ace ha preso fuoco durante la guida dal Giappone alle Hawaii. In media, gli assicuratori subiscono ogni anno circa due perdite significative tra gli autotrasportatori. Foto: Guardia Costiera Americana.**

**Il Mississippi ha subito condizioni irregolari che hanno causato numerosi incidenti marittimi.**

**MA IL CALO DEI SINISTRI E' DECISAMENTE PIU' CONTENUTO LE CAUSE PRINCIPALI**

**Se il crollo delle perdite totali è incoraggiante, il numero complessivo di incidenti di navigazione segnalati nel 2018 (2.698) mostra un calo decisamente più contenuto, meno**

dell'1% rispetto all'anno precedente. La causa principale sono i danni ai macchinari e rappresentano più di un terzo degli oltre 26.000 incidenti dell'ultimo decennio, il doppio della seconda causa più importante, la collisione. I danni ai macchinari sono una delle cause più costose dei sinistri dell'assicurazione marittima, per un totale di oltre 1 miliardo di dollari in cinque anni [1].

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

## **Standard & Poor's alza il rating di cattolica da "a-" ad "a" con outlook positivo**

**VERONA**, 14 luglio 2022. Standard & Poor's in data odierna ha alzato il rating di Cattolica Assicurazioni da A- ad A con outlook positivo.

Ha inoltre portato il rating delle emissioni obbligazionarie di Cattolica da BBB a BBB+.L'upgrade del rating è diretta conseguenza del fatto che oramai Cattolica è divenuta parte core del Gruppo Generali.

## **IL MARE NOSTRUM**

**La Libreria Il Mare di Roma cambia sede...e approda a San Saba.**

**Dal 12 Maggio 2022 la Libreria Il Mare ha trasferito la propria sede in via Leon Battista Alberti, 1 00153 nel centro del Rione San Saba,dopo 47 anni di presenza nelle strade del Tridente romano. Questo centro di cultura e di incontri è stato il più grande esempio di intelligenza nella Roma post pontificia.**

**RIVISTA MARITTIMA: Mensile della Marina Militare edita dal 1868.** Perché la citiamo nel nostro Blog, ? Leggetela , scoprirete che da sempre, ma particolarmente negli ultimi anni , tutto il mondo si arma con le tecnologie più sofisticate, il nucleare è la propulsione ormai diffusa, capire che stiamo andando a sbattere verso una Wooden Walls ( da una citazione del direttore Daniele Sapienza, storico e stratega nel suo editoriale ( cita Horatio Nelson ). L'abbiamo scritto altre volte, leggete la R.M. imparerete a non farvi illusioni circa il vostro nostro futuro... Solo i media , talvolta per non conoscenza dei problemi, ci credono o fanno finta... **LEGGETE CON ATTENZIONE . STORIA/GEOGRAFIA** , scoprirete per esempio che l'Iran è un Paese da tenere nella massima allerta.

**TTM, Tecnologie Trasporti Mare L'Automazione Navale** , maggio-giugno , n' 3, anno 53, , edito dal 2008 ( da quando l'ho lasciata al Secolo XIX ,con tutti i fedelissimi collaboratori da Carozzi, Cazzulo, Granieri, Macciò, Sandro Stefani, Gianfranco Damilano, Gaetano Messina, Capocaccia, Franciolini e La Casina dei capitani di Meta e..... Nessuna rivista per 53 anni è riuscita a navigare con tutto l'equipaggio compatto e con la responsabilità attuale di Luca Ubaldeschi direttore Secolo XIX e del giornalista coordinatore editoriale Angelo Marletta., nome storico della pubblicazione Tutte le tecnologie del mondo in un fascicolo di 80/100 pagine.

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

**L'uomo è un animale da rapina?**

**5000 anni di vela, e ora altrettanti per arrivare alle nuove propulsioni ?**

*L'uomo è un animale da rapina, vive mangiando altri animali e si arricchisce delle spoglie del vicino. ( Storia della Navigazione , dal 5000 a. C. ai giorni nostri di H.W. van Loon).*

*Sono 5.000 anni che l'uomo si serve della vela, ma ci hanno messo del tempo per la trasformazione del trasporto marittimo dalla vela al vapore .E ora dal petrolio e dal carbone, la propulsione si avvia, dopo il gas naturale verso risorse ibride e naturali come l'idrogeno, il metanolo,l'ammoniaca e...*

*Prima del Mille, l'intero Mediterraneo entrava nel sistema commerciale degli italiani conquistando l'assioma romano Mare Nostrum.*

*Una cosa è certa, siamo diventati tutti più poveri , gli italiani rispetto a paghe e pensioni di altri paesi della UE, l'inflazione , il debito che sta erodendo i nostri risparmi, le tasse hanno superato il 50% del reddito di ognuno di noi, che cosa volete di più?*

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

## **IL GIGANTISMO DISSOLUTO E BEOTA**

**La più grande nave portacontainer del mondo batterà bandiera panamense**

**La nave ha dimensioni impressionanti, con una lunghezza di 400 metri, una larghezza di 61,5 metri e un pescaggio di 17 metri, è la prima a superare la soglia dei 24.004 TEU**

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

## SALUTI DA GENOVA ALL'ING. GIORGIO MAREGA

I saluti più cari da Genova all'ing. Giorgio Marega, assiduo redattore di lettere biografiche che noi spesso pubblichiamo ma molto istruttive, significativa la corrispondenza con l'ing. Pittaluga Francesco sulla storia della Home Lines, che Pittaluga ha magistralmente concluso come contributo alla Storia della marineria passeggeri.

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*

## PROMETEIA PREVEDE UNA ECONOMIA CHE POTREBBE CRESCERE NEL 2023

Ma altri segnali ci inducono a non essere ottimisti, tra questi l'aumento dei prezzi, non solo energia, ma anche alimentari e servizi. Le famiglie a reddito fisso stanno provando sulla loro pelle una decurtazione del proprio reddito. Petrolio e gas metano sono da tempo su livelli massimi. La spesa delle famiglie è scesa in un clima di incertezza.

Effetti dell'inflazione su Banche centrali e politiche monetarie,, Nel secondo semestre la crescita del PIL si fermerà e la nuova ripresa, secondo Prometeia ,si avverterà solo nel 2023.

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*

## APPROVATA LA RIFORMA DEGLI ITS

Istituti Tecnologici Superiori, 1,5 miliardi in 5 anni

A seguito dell'approvazione del 12 luglio in via definitiva da parte della Camera dei Deputati della legge "Istituzione del Sistema terziario di istruzione tecnologica superiore"

**Gli ITS diventano ITS Academy e mutano il nome in Istituti Tecnologici superiori , rafforzando il rapporto con il mondo del lavoro e consentendo al nostro sistema di istruzione e formazione di competere con quelli di altri Paesi. Sono oltre 2000 gli allievi che si sono diplomati poresso questi istituti con un tasso di occupazione di quasi il 100 per cento.I teempi rapidi devono veire applicati i decreti attuativi anche al fin dei poter accedere alle risorse del PNRR pari a 1,5 miliardi in 5 anni.**

**COMMENTO. Vigileremo, vi terremo informati avendo con i nostri collaboratori vissuto per molti anni la burocrazia e l'odissea di formazione ed esami professionali degli aspiranti ufficiali. Forse l'obiettivo è la fusione con l'Università o la cessazione degli Istituti Nautici , ma anche essi anch'essi finora sono ITS.**

**Ci sono interessi, scrive Gianna Camalich, portano avanti e migliorano questi ITS che ben poco avevano di valore aggiunto se non sulla carta.....**

## **MEDports Forum 2022**

**LUCA SISTO AL MEDPORTS FORUM 2022**

**LA DIGITALIZZAZIONE È UNA SFIDA PER ISTITUZIONI ED OPERATORI**

**LE NAVI AUTONOME**

**Riceviamo e pubblichiamo con grande soddisfazione la sintesi del comunicato di Confitarma dell'intervento del Dottor Luca Sisto, Direttore Generale, su alcuni temi basilari dello shipping, che vengono presentati con chiarezza e competenza,**



**Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma, nel suo intervento al MEDports Forum 2022 ha evidenziato che, se la digitalizzazione non si coniuga con la semplificazione, significa ammettere il fallimento. La comunicazione tra navi e porti è emblematica: occorre realizzare un'unica piattaforma che consenta alla nave di comunicare al porto i dati in arrivo e in partenza una sola volta.**

**Consapevole del fatto che la digitalizzazione comporta anche un maggior rischio di attacchi informatici, Confitarma da tempo si è attivata per contrastare questa nuova forma di pirateria e di recente ha istituito al suo interno il Cyber & Maritime Security Working Group quale punto di riferimento dell'armamento associato, a livello nazionale e internazionale, in materia di security marittima, fisica e cibernetica.**

## **I DATI RACCOLTI DALLE NAVI**

**In merito alla rilevante quantità di dati raccolti dalle navi, Luca Sisto ha sottolineato che a fronte dell'obbligo di condivisione, il problema non riguarda la disponibilità ma piuttosto come e quando condividere questi dati.**

## **LE NAVI AUTONOME**

**Infine, Luca Sisto ha affermato che le navi autonome sono una nuova frontiera per le comunità assicurative e legale. Se a bordo non c'è un comandante, chi può essere ritenuto responsabile se qualcosa non funziona?**

**Molte domande rimangono però senza risposta. Ad esempio, nonostante i risparmi operativi, ci sarà una grande spesa in conto capitale nell'investire inizialmente nella tecnologia, specialmente nelle prime fasi del suo sviluppo. Inoltre, la mancanza di equipaggio renderà la manutenzione delle parti mobili incredibilmente difficile nei lunghi viaggi e i guasti potrebbero comportare ritardi significativi.**

**Roma, 8 luglio 2022**

Contatti: Servizio Comunicazione e Studi Confitarma  
e-mail: [comunicazione@confitarma.it](mailto:comunicazione@confitarma.it)

# **LOGBOOK PROMOTORI**

Newsletter Luglio 2022

**GENOVA** Dedichiamo questo numero del Logbook a un progetto particolarmente importante per l'Associazione: il trasferimento del Sommergibile Nazario Sauro all'Arsenale della Spezia per la manutenzione necessaria, dopo oltre 10 anni dal suo arrivo in Darsena.

L'Associazione Promotori, l'Istituzione Mu.MA e il Galata Museo del Mare ringraziano tutti coloro che hanno partecipato a questa complessa e delicata operazione con disponibilità e professionalità: Cambiaso Risso per il supporto logistico, sia a Genova sia che alla Spezia; Cantieri Mariotti che ha prestato la banchina per l'ormeggio provvisorio; Corporazione Piloti di Genova per il pilotaggio del battello Sommergibile; Gruppo Ormeggiatori di Genova per le operazioni di ormeggio; Laviosa Group La Spezia per la logistica; Oromare per il rimorchio d'altura del battello; Rimorchiatori Riuniti Genova per il rimorchio dal/per il porto di Genova; RINA per le verifiche atte a garantire il trasferimento in sicurezza del battello; San Giorgio del Porto per i cavi di ormeggio, l'ancoraggio del battello e il prestito dei due giganteschi Yokohama; Studio Tecnico Lonoce per la supervisione e il supporto tecnico; l'Associazione Promotori Musei Mare per il coordinamento e l'organizzazione di questa complessa operazione.

In questo numero "monografico", troverete video e approfondimenti sul progetto, insieme a tante curiosità e notizie.

Il Sommergibile rientrerà in Darsena mercoledì 13 luglio: lo aspettiamo per accoglierlo con tutti gli onori.

Buona lettura!

La Redazione

---

---

## La Domenica del Mare 2022

Si è celebrata il 10 Luglio la domenica del Mare Stella Maris Genova, a fianco dei Marittimi , lancia ancora un allarme .

*Ora che la situazione continua a migliorare in tutto il mondo, i paesi stanno aprendo i propri confini e revocando le restrizioni. La maggior parte delle persone è di nuovo in grado di spostarsi liberamente. Ma non i marittimi. Questa è una grave ingiustizia. Anche se sono completamente vaccinati, viene spesso negata loro la libera circolazione di cui godiamo.*

**Cari fratelli e sorelle in Cristo, cari cappellani, volontari, amici e sostenitori di Stella Maris:**

**Nella seconda domenica di luglio di ogni anno le comunità cristiane celebrano la Domenica del Mare. Oggi ricordiamo il lavoro essenziale di oltre un milione di marittimi che, tutti i giorni dell'anno, lavorano sulle navi che trasportano merci nel mondo intero. Chi vive nell'entroterra raramente può vedere le navi o i marittimi che vi lavorano. Anche coloro che vivono sulla costa di solito intravedono un'unica nave "laggiù" all'orizzonte. Ma nessuno può vedere le migliaia di navi che navigano all'orizzonte. Sono invisibili, ma ci sono. Così come invisibili sono i marittimi che vi lavorano, e che non solo muovono l'economia mondiale, ma incidono anche direttamente sulla vita quotidiana di ciascuno di noi. Giorno dopo giorno, essi ci forniscono i beni che utilizziamo e consumiamo, e senza di loro la qualità della nostra vita sarebbe notevolmente inferiore. Per capire quanto siano essenziali, basta ricordare ciò che abbiamo nelle nostre case e nei nostri luoghi di lavoro, così come il cibo sulle nostre tavole. Chiediamoci: 'Da dove viene?' Sono i marittimi che ci permettono di beneficiare di ciò che abbiamo. Dobbiamo ricordare che essi lavorano tutti i giorni della settimana, ogni settimana di contratto, per fornire tutto ciò di cui disponiamo. È tempo di dire: 'Grazie!'**

**In questa giornata proviamo a immaginare la vita dei marittimi e le sfide quotidiane che affrontano per noi. Negli ultimi anni il mondo marittimo è stato colpito da una serie di crisi. L'aumento della richiesta di merci fa sì che un numero maggiore di navi resti all'ormeggio per periodi di tempo più lunghi. Con la guerra in Ucraina le navi ora devono affrontare l'arduo compito di navigare attraverso le mine nel Mar Nero e nel Mar d'Azov. Molte navi sono affondate e molte vite umane sono andate perdute durante questa guerra ingiusta e**

**immorale. A causa della pandemia globale oltre 400.000 marittimi sono rimasti bloccati a bordo, impossibilitati a lasciare la nave alla fine del contratto e ritornare a casa dalla famiglia. Invece, hanno continuato a lavorare giorno dopo giorno aggiungendo fatica su fatica. Gli equipaggi che dovevano sostituirli non hanno potuto raggiungere le navi, cosa che per alcuni ha significato un disastro economico perché non sono stati in grado di prendersi cura dei bisogni quotidiani dei loro cari. In ogni caso, i marittimi non hanno scelta.**

**Sembra che alcune compagnie di navigazione siano state le uniche ad aver tratto un profitto economico dalle crisi che hanno sconvolto la catena di approvvigionamento globale. È deplorabile, per non dire altro, che le aziende abbiano condiviso con i marittimi solo una minuscola parte degli esorbitanti guadagni di cui hanno goduto, o li abbiano spesi per migliorare le strutture di welfare nei porti di cui possono godere nei brevi tempi a terra.**

**Le compagnie ricevono i guadagni, mentre i marittimi e le loro famiglie ne pagano il prezzo. Non sorprende che i contratti la cui durata è stata estesa forzatamente provochino un esaurimento fisico e psicologico che può portare a un errore umano con conseguenze pericolose. Periodi più lunghi a bordo, separazione forzata dai propri cari e il divieto di sbarco hanno fatto sì che i marittimi si sentano ancora più isolati e depressi del normale. Dobbiamo ricordare che anche loro sono esseri umani. Hanno le stesse esigenze di tutti gli altri. La differenza è che, essendo "invisibili", vengono facilmente ignorati.**

### **La buona salute mentale dei marittimi**

**Ma noi non dobbiamo ignorarli perché dipendiamo da loro. Abbiamo bisogno di loro. La sicurezza in navigazione e la protezione dell'ambiente marino confidano sulla buona salute**

**mentale dei marittimi. La Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006 (MLC) impone alle compagnie marittime di fornire alloggi dignitosi e puliti, cibo nutriente, un ambiente di lavoro sicuro, orari di lavoro adeguati e congedo a terra (shore leave). Purtroppo, i notevoli progressi ottenuti dall'entrata in vigore dell'MLC nel 2013 sono stati seriamente compromessi. Prendiamo la questione del congedo a terra. La possibilità di lasciare la nave e scendere a terra, anche se solo per un breve periodo, è fondamentale per il benessere dei marittimi. La maggior parte di noi dà per scontata la libertà di uscire, di godere di spazi aperti, di camminare su terra ferma o su erba soffice e vedere persone diverse. I marittimi non hanno questa libertà. Non possono lasciare la nave e ogni giorno camminano su pavimenti di metallo e vedono le stesse persone. L'unico modo per cui possono condividere la libertà di cui godiamo è avere accesso al congedo a terra anche per solo poche ore, ma questo può fare la differenza.**

**Al culmine della pandemia e prima dell'inizio della campagna di vaccinazione per i marittimi, i governi e le compagnie di navigazione hanno comprensibilmente annullato il congedo a terra. I marittimi dovevano rimanere a bordo per evitare infezioni e diffondere il virus. Ora che la situazione continua a migliorare in tutto il mondo, i paesi stanno aprendo i propri confini e revocando le restrizioni. La maggior parte delle persone è di nuovo in grado di spostarsi liberamente. Ma non i marittimi. Questa è una grave ingiustizia. Anche se sono completamente vaccinati, viene spesso negata loro la libera circolazione di cui godiamo.**

**Come mai? Perché diversi governi e compagnie di navigazione si rifiutano ancora di consentire ai marittimi di sbarcare. Per aggiungere al danno la beffa, alcuni marittimi possono scendere a terra se hanno la "giusta cittadinanza".**

**Questa discriminazione è tanto ingiusta quanto immorale. Dobbiamo tutti ricordare che l'innata dignità dei marittimi come esseri umani deve essere rispettata. Ovunque si trovino nel mondo, devono essere trattati allo stesso modo, senza alcuna discriminazione, e avere la stessa possibilità di lasciare i ristretti spazi della nave e scendere a terra, anche se solo per un breve periodo, per distendersi e rilassarsi.**

**La pandemia non deve più essere usata come scusa per vietare all'equipaggio di scendere a terra. Purché adottino le dovute precauzioni, i marittimi hanno il diritto di scendere a terra e incontrare persone diverse dai colleghi che hanno a bordo. I cappellani e i volontari di Stella Maris lanciano un appello urgente ai governi e alle compagnie di navigazione del mondo per garantire che gli equipaggi abbiano il diritto di sbarcare!**

**Oggi, in questa Domenica del Mare, ringraziamo i marittimi per il loro duro lavoro. Preghiamo affinché rimangano forti di fronte alle difficoltà e alle sfide della vita. Affidiamo a Maria, Stella del Mare, l'impegno e la dedizione dei cappellani e dei volontari che li servono nel mondo intero.**

**Card. Michael Czerny S.J.**

**Prefetto**

## **UN MARE DI STORIA**

**Novant'anni di Apostolato del Mare in Italia**

**Convegno Nazionale Apostolato del Mare in Italia**

**Si svolgerà a Genova a Palazzo San Giorgio in collaborazione con Stella Maris nei giorni 9 e 10 settembre 2022.**

**Segreteria CEI – Ufficio Apostolato del Mare**

***apostolatomare@chiesacattolica.it***

---

---

# **AFFARI INTERNAZIONALI**

di Stefano Silvestri

**Buongiorno e buona settimana dalla redazione di AffarInternazionali. In meno di 24 ore Boris Johnson ha visto il suo governo disintegrarsi a causa delle dimissioni in massa di ministri e sottosegretari. Entro il prossimo autunno si deciderà la nuova leadership del partito conservatore britannico. Il terreno di scontro tra i favoriti Rishi Sunak (ex cancelliere dello Scacchiere del dimissionario Johnson) e Nadim Zahawi sarà la futura politica fiscale e di bilancio. In un contesto economico fortemente debilitato dalle conseguenze di Brexit, " lo scontro è tra due approcci economici che coesistono all'interno del partito, tra ultra-liberisti che vogliono poco stato e tasse minime, e tra conservatori thatcheriani per i quali è importante mantenere prudenza fiscale e limitare l'indebitamento", scrive Paola Subacchi.**

**L'assassinio di Abe Shinzo a Nara nella mattina di venerdì 8 luglio ha scosso il mondo politico internazionale. Giulio Pugliese traccia un ritratto del politico giapponese e della sua eredità al Partito liberal democratico (PLD): "Sull'onda dell'emotività per l'assassinio di Abe, il PLD vedrà verosimilmente aumentati il numero dei seggi nella Camera alta, se la strada per il tanto agognato emendamento costituzionale voluto da Abe rimane impervia, altre riforme di sicurezza che il PLD eredita dall'ex primo ministro, quali la dotazione di missili di breve e media gittata ad uso offensivo, potrebbero presto vedere la luce".**

**Nella nostra newsletter tre analisi giuridiche su altrettante questioni fondamentali: Francesco Clementi analizza l'ideologia e le sentenze della Corte Suprema Usa su questioni divisive, come l'aborto (ma non solo), che rischiano di riportare il Paese a uno Stato "pre-civile"; Catherine Woollard spiega il potere contrattuale di Erdogan nei rapporti con l'Europa, sulle questioni migratorie e alla luce della richiesta di estradizione di alcuni esponenti politici curdi, recentemente emersa nel processo di adesione di Svezia e Finlandia alla Nato; il 17 luglio lo Statuto di Roma, carta fondante della Corte penale internazionale, compie 24 anni: per Maurizio Delli Santi è il momento di "rilanciare l'iniziativa di una Conferenza Diplomatica per la "riapertura alla firma", che chiami almeno tutte le altre democrazie del mondo a riconoscere e ratificare lo Statuto della Corte penale internazionale".**

**Alla conferenza internazionale "Pensiero globale, azione locale. Da Torino uno sguardo sulla governance globale dopo la guerra all'Ucraina" del 6 e 7 luglio, si è discusso di nuova governance internazionale e delle relative sfide poste dalla guerra in Ucraina. In questo podcast troverete le conclusioni di Nathalie Tocci, direttrice IAI, e Alberto Anfossi, segretario generale della Fondazione Compagnia di San Paolo.**

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

***Stefano Silvestri, [affarInternazionali.it](http://affarInternazionali.it)***

---

## **Le navi con celle a combustibile**

**Trieste-Ginevra, 6 luglio 2022**

**-MSC E FINCANTIERI DUE NAVI DI NUOVA GENERAZIONE ALIMENTATE A IDROGENO PER EXPLORA JOURNEYS**

**Le tecnologie di nuova generazione a bordo di EXPLORA V e VI affronteranno efficacemente il tema delle emissioni climalteranti e consentiranno operazioni a emissioni zero in porto La flotta di Explora Journeys comprenderà ora sei navi: EXPLORA III, IV, V e VI saranno alimentate tutte a LNG, le ultime due anche a idrogeno**



**Nella foto Explora I, varata a Monfalcone lo scorso 30 maggio**

---

---

*Da Star comunicazione in movimento firmata da Barbara Gazzale riceviamo un comunicato dell'Ance Liguria , l'associazione nazionale dei costruttori edili che senza mezzi termini va al sodo : la Diga di Genova , un flop internazionale annunciato la più grande infrastruttura inserita nel PNRR. Il nostro collaboratore dottor Stefano Briata ci ha mandato il quadro della situazione ad oggi. Genova è in continua trasformazione da levante a ponente, il porto con le sue strutture, il Porto Antico, la Fiera, saranno polverizzate dai tanti progetti in atto, l'importante è non fare*

*errori di valutazione, l'uomo al centro della nuova realtà, urbanistica, un fort4 dialogo tra porto e città.*

# **LA DIGA FORANEA** **DI GENOVA**

**Problemi vecchi e nuovi. In una città che deve crescere tra bandi, appalti, gare...**

**di Stefano Briata**

La costruzione della nuova diga foranea del Porto di Genova incontra un nuovo stop, questa volta da parte delle cordate di imprese costruttrici dopo le dimissioni del Supervisore ing. Pietro Silva, avvenute a marzo.

Il 29 giugno la cordata formata Fincantieri-WeBuild-Fincosit-Sidra ha deciso di ritirarsi dalla gara per l'assegnazione dell'appalto relativo alla costruzione della nuova diga foranea. La cordata Fincantieri-WeBuild-Fincosit-Sidra era considerata la grande favorita, ma ha deciso di sfilarsi, per alcuni in modo clamoroso, per altri in modo prevedibile anche da chi scrive...

A poche ore dalla scadenza dei termini di presentazione dell'offerta per l'appalto relativo alla realizzazione della prima fase della nuova diga, un'opera dal costo di oltre 900 milioni di euro, la cordata composta da WeBuild e Fincantieri ha deciso di fare marcia indietro.

Con una lettera inviata al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale (Genova-Prà-Savona-Vado) Paolo Emilio Signorini, il consorzio ha spiegato che non ci sono le condizioni favorevoli per presentare un'offerta

**secondo i termini di gara. Dopo le prime indiscrezioni, anche la cordata rappresentata da Gavio-Caltagirone ha deciso di rinunciare a partecipare alla gara.**

**Quali sono le motivazioni? Gli extracosti...che non sono stati previsti dagli enti appaltanti e dallo Stato...e con ciò le due citate cordate hanno chiesto di rivedere le condizioni per partecipare alla gara.**

**Gli extracosti non sono stati previsti dalla politica. Come mai? Superficialità? Incapacità? Presunzione? Meglio non saperlo. Su questo tema, proprio il presidente nazionale di ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili) Federica Brancaccio, in una lettera a Paolo Emilio Signorini, dell'8 giugno, aveva spiegato che l'importo base della gara era sottostimato rispetto ai costi. Tenendo conto che i lavori si svolgeranno in mare e non sulla terraferma, da fine febbraio a oggi i prezzi delle materie prime sono aumentati notevolmente, anche raddoppiati, senza dimenticare i tempi stretti per la costruzione, e si era ventilato il rischio che la gara andasse deserta, come spiegato nella lettera di ANCE.**

**Di fronte a questa situazione il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Enrico Giovannini non solo ha minimizzato il problema, ma anche replicato che gli eventuali extracosti si sarebbero potuti assorbire. Tale dichiarazione è stata fatta in occasione del tradizionale convegno annuale dei Giovani Industriali di Confindustria nel Tigullio, che da qualche anno si svolge a Rapallo e non più a Santa Margherita Ligure. Quello che mi chiedo è se Giovannini era conscio di questa situazione e se era in grado di dire come sarebbero stati ricoperti gli extracosti: secondo me no. Il risultato, positivo o negativo a seconda dei punti di vista, è che l'utilizzo dei fondi del PNRR, annunciati dal governo, rischia uno stop al nastro di partenza (dico la verità, il PNRR è una fregatura, come hanno spiegato alcuni autorevoli esperti, ma questo è un altro argomento).**

**Tuttavia il problema dei costi relativi alla costruzione della diga non sorgono solo in seguito alla speculazione dei prezzi delle materie prime con la guerra russo-ucraina, ma anche dalla denuncia del commissario dimissionario per la costruzione della diga stessa.**

**Il commissario, in realtà supervisore, nella persona dell'ing. Piero Silva, che si è dimesso la scorsa primavera, come abbiamo detto, sostiene che <<per un progetto di tali dimensioni, posto e non concesso che il consolidamento geotecnico si riveli fattibile, ci vorranno almeno 2 miliardi e 15 anni di lavori>>. Inoltre ha spiegato che il progetto attuale è tecnicamente a rischio ed inattuabile nei tempi e costi previsti, senza dimenticare che il progetto giusto è quello che ospiterebbe anche i depositi costieri (che ne avevamo parlato in un mio precedente articolo).**

## **L'infausta “profezia dell'ing. Silva**

**Il parere dell'ing. Silva non è una nefasta profezia di qualcuno contrario a tale opera, sia ben chiaro, ma si tratta di un parere complessivo e dettagliato, descritto nella sua relazione di 32 pagine, dove sono contenuti i motivi per i quali a marzo ha rassegnato le dimissioni dall'incarico di supervisore per evidenti ragioni etiche e deontologiche. Non dobbiamo dimenticare che l'ing. Piero Silva, dall'alto della sua esperienza ultra-quarantennale come ingegnere idraulico e marittimo in giro per il mondo, fu chiamato a questo incarico da RINA Consulting.**

**Silva non ha fatto ulteriori commenti, ma il documento che ha prodotto (anche con fini propositivi) spiega in modo chiaro perché le dimissioni sono state inevitabili dopo avere <<verificata l'impossibilità di modificare il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) in cui non credo>>.**

Le criticità individuate dall'ing. Silva sono molteplici, quali la scelta del doppio canale alla <<lunghezza della diga largamente sopra-dimensionata>>, che comportano <<problemi di fattibilità tecnica>> a causa delle dimensioni fuori da ogni standard. Un concetto che l'ingegnere argomenta e riassume nei grafici molto chiari che potete leggere in allegato (grafico 1). La preoccupazione di Silva è dal punto di vista tecnico, relativo all'importanza dei volumi di rocce da cava necessari per creare l'imbasamento, nonché la logistica per il loro trasporto e versamento in sito: le tonnellate di rocce saranno 11 milioni e arriveranno per la maggior parte via mare e saranno stoccate (secondo il PFTE) in un sito presso il terminal PSA di Prà con il rischio di ricadute negative sull'operatività dello scalo portuale.

Una problematica risolvibile, secondo Silva, scegliendo altre soluzioni tecniche. Se non fosse che <<il concetto costruttivo di "cassone cellulare su imbasamento roccioso" è imposto dal Capitolato e non soggetto a variante>>. Nessuno, secondo quanto riferisce Silva, ha mai usato questa tecnica – che prevede sostanzialmente l'appoggio della diga su colonne zavorrate conficcate sul fondale – per la lunghezza e alla profondità (anche di 50 metri) previste nella PFTE.

Silva ha anche spiegato che i <<sondaggi geotecnici hanno messo in luce la presenza di uno strato superficiale di limo argilloso, avente consistenza in pratica nulla e spessori variabili dai 5 ai 25 metri>>. Quindi, risultano non appropriati per il consolidamento dell'opera: <<Applicare una tecnologia molto delicata e sperimentata a grande scala su fondali dell'ordine dei 30 metri a fondali di 20 metri più profondi, necessiterà la progettazione e la costruzione di macchinari speciali differenti, e non c'è attualmente alcuna garanzia sulla fattibilità tecnica, in costi e tempi ragionevoli, di tale operazione>>. Le alternative tecniche ci sono, compreso il dragaggio della porzione di limo

argilloso, ma sono state scartate, anche perché l'iter burocratico, compresa la VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale, che è stata approvata, ndr), è ormai stato istruito sulla base della PFTE.

Quindi, per la prima fase dei lavori ci vorranno <<1.700 milioni di euro (e non i 950 previsti) e 132 mesi (e non 60)>>: ora saranno ancora di più per il costo maggiore dei materiali e altro, ma <<più realisticamente, tenendo conto che è in pratica impossibile che tutto fili liscio per la totalità del cantiere in un progetto di tali dimensioni, ritengo che, posto e non concesso che il consolidamento geotecnico si riveli fattibile, ci vorranno almeno 2 miliardi di euro e 15 anni di lavori>>.

La relazione contiene anche una parte costruttiva. In sostanza l'attuale PFTE è di fatto una soluzione "No Diga", ma esiste una soluzione capace di garantire gli stessi mezzi previsti oggi: migliore accessibilità nautica e conseguente potenziale crescita dei traffici container, previo potenziamento dell'accessibilità terrestre al porto di Sampierdarena, ma a condizioni di fattibilità. Una soluzione che Silva avrebbe approntato <<insieme a un gruppo qualificato di attori portuali>>.

Come riconosciuto dallo stesso Silva il suo "concetto" ribattezzato "diga giusta", risolutivo peraltro anche del problema dei depositi chimici a Ponte Somalia, deve molto al progetto ix Machina di Guido Barbazza, la cui sintesi efficace è quella che possiamo vedere nel secondo grafico e tabelle (grafico 2).

Le perplessità di Silva sono agli atti e, secondo quanto si è potuto apprendere, conosciute da Bucci e Signorini, ma le sue dimissioni fanno pensare che tornare indietro sia ormai quasi impossibile: Conclusione di Silva: <<Percorrere una strada alternativa, caratterizzata da fattibilità tecnica sicura, costi e tempi molto inferiori vorrebbe certo dire perdere qualche anno

e qualche milione. Meglio però che sprecarne 30 a qualche miliardo>>.

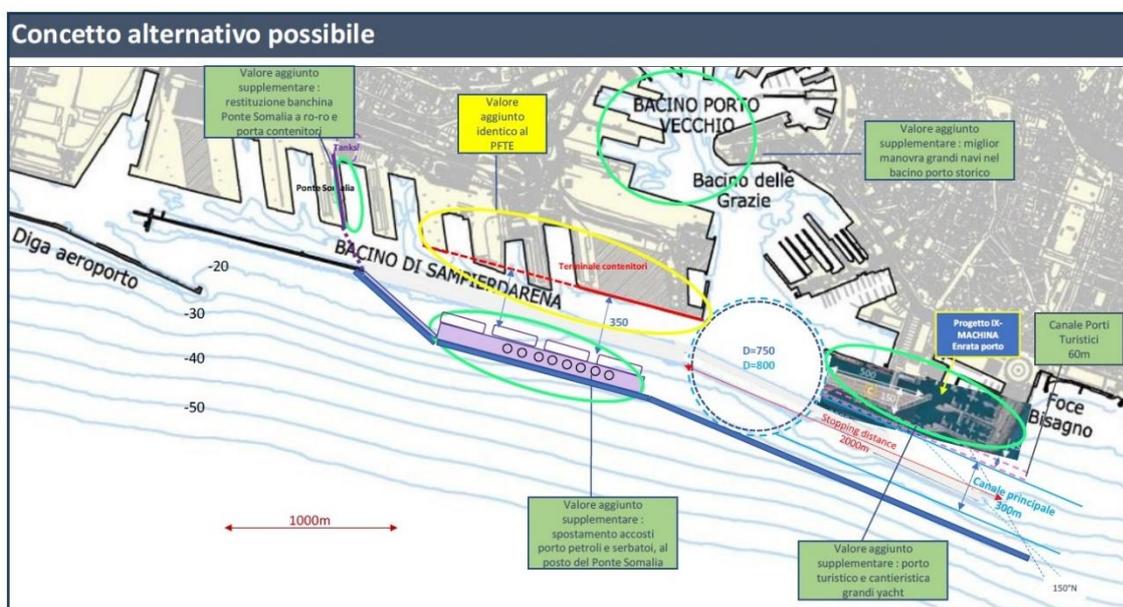
Le due botte alla nuova diga foranea sono notevoli. La politica ha le sue colpe, anche l'autorità portuale ha commesso errori che poteva tranquillamente evitare. Gli interessi in ballo sono tanti. Genova è la città delle occasioni perdute. Il punto è che la nuova diga di Genova rischia di diventare come il Mose di Venezia.

Cosa succederà? Difficile capire ora. Le ipotesi sono tante, le voci si sprecano. Signorini ha ventilato la possibilità di fare una diga più corta, pur di farla, ma sa benissimo che tecnicamente ciò non è fattibile; ha detto ciò per paura di perdere i finanziamenti pubblici. È spuntata anche l'ipotesi di una cordata proveniente dal Principato di Monaco, che Aldo Spinelli ha confermato e che avrebbe chiesto di vedere la documentazione del progetto.

Ora concludiamo con una premessa. Volutamente non ho riportato i commenti dei politici locali da Toti a Bucci, compresi quelli dell'opposizione perché non meritano l'attenzione da parte nostra, dato che siamo osservatori, lavoratori, elettori delusi e contribuenti; è vero che ho riportato quello del ministro Giovannini, facendo solo riferimento agli extra-costi. Il mio pensiero è questo: quando ho visto per la prima volta il fotogramma della nuova diga con il doppio canale, grazie al mantenimento parziale di quella vecchia, pur essendo sconosciuta a me la materia ingegneristica, sono rimasto perplesso; poi, leggendo il parere tecnico dell'ing. Silva, ho avuto conferma di avere visto giusto. Altro punto: la diga più corta paventata da Signorini la trovo assurda, come detto sopra, perché non è tecnicamente fattibile dal punto di vista della sicurezza portuale.

Vediamo e aspettiamo e soprattutto speriamo bene. Difficile essere ottimisti in questo momento di fronte a tale situazione.

## In figura una rappresentazione dei progetti



**Figura 32. Concetto alternativo proposto**

	Sviluppo	Stima costo (M€)		Stima tempo costruzione (anni)		Tonnellate di roccia (M)	Consolidazione colonne ballastate	Accesso grandi navi bacino Porto Antico	Aumento potenziale traffico (TEU*000)		Altri valori aggiunti	
		Minimo	Realistico	Minimo	Realistico				Breve termine	Medio e lungo termine	Posti petroli lungo la diga	Sviluppo attività turismo a terra del canale
Diga PFTE	4400m fino a -50m	1700	2000	11	15	11	440.000m2 fino a -50m	Complicato	300	2500	NO	NO
Diga Giusta	4000m fino a -35m	900	1100	6	8	4	280.000m2 fino a -35m	Fluido	300	2500	SI	SI

## **Da Sculati&Partners tutto sul prossimo Cannes Yachting Festival 2022**

Gentili colleghi giornalisti,

A questo link aggiornato troverete una selezione di immagini in alta risoluzione insieme a maggiori informazioni per ogni anteprima e novità che i nostri clienti presenteranno a questa edizione del Cannes Yachting Festival 2022. **Ringraziamo il carissimo amico, Andrea , figlio di suo padre, un costruttore unico l'ing. Sculati, periodo di ingegno e di costruzioni navali non di travi .**

### **Gulf Craft – Majesty 120 in anteprima europea**

Il cantiere arabo esporrà, per la prima volta al pubblico europeo, Majesty 120, lussuoso superyacht di 37 metri in fibra di carbonio. Tra le caratteristiche costruttive di maggior rilievo va evidenziato l'aver eliminato – quasi totalmente – i sistemi idraulici a bordo, per una transizione verso l'elettrico. Il design degli interni porta la firma di Cristiano Gatto Design Studio, mentre design degli esterni ed architettura navale sono opera del team di ingegneri e designer del cantiere. Caratterizzato da un Sun Deck più ampio nella categoria, layout degli interni asimmetrico e una beach area 'ibrida' è il perfetto esempio della capacità del cantiere di aprirsi a soluzioni nuove e non convenzionali, per offrire sempre nuovi scenari ai suoi armatori. In esposizione anche Majesty 100, uno dei modelli best seller del cantiere.

Majesty 100 e 120 saranno disponibili per visite a bordo, dietro prenotazione

### **TecnoRib – PIRELLI 50 in anteprima mondiale**

La nuova ammiraglia della linea Walkaround farà il suo debutto in anteprima mondiale. PIRELLI 50 è un walkaround lungo 15 metri pensato per unire sofisticato design e alte prestazioni, progettata da TecnoRib in collaborazione con lo studio Mannerfelt Design come un'imbarcazione versatile è destinata sia all'uso giornaliero sia come barca d'appoggio per superyacht o crociere di medio corso. Insieme a PIRELLI 50 saranno ormeggiate a Cannes anche due PIRELLI 35 e un PIRELLI 42: per la prima volta il cantiere esporrà l'intera gamma Walkaround al completo.

PIRELLI 50 e gli altri modelli saranno disponibili per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione

### **Apreamare – Gozzo 45 in anteprima mondiale**

Al salone francese, Apreamare presenterà in anteprima mondiale il nuovo Gozzo 45, elegante classy cruiser dallo stile senza tempo fortemente mediterraneo. Disegnato da Marco Casali per le linee di coperta e da Umberto Tagliavini di Marine Design per la carena con il supporto di Cataldo Aprea, il Gozzo 45 si caratterizza per numerosi elementi che privilegiano gli spazi aperti per offrire una qualità di vita a bordo unica nel segmento, a partire dalla totale assenza di gradini in coperta, nel pieno rispetto della filosofia walkaround. Sottocoperta il layout prevede due cabine con dinette e due bagni, oltre a un layout optional con tre cabine e due bagni. Per quanto riguarda le elevate prestazioni, Gozzo 45 è una barca fedele alla sua tradizione marinara, grazie alle eccellenti doti di

navigazione, con un rollio molto contenuto sia in navigazione che all'ancora. In esposizione anche Gozzo 35.

Gozzo 45 e 35 saranno disponibili per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione.

### **Zuccon International Project – anteprima mondiale per il SanLorenzo SP110, firmato dallo studio**

Bernardo e Martina Zuccon firmano SP110, modello che fa entrare Sanlorenzo nel mondo delle barche sportive con la nuova gamma SP, SMART Performance, in mostra al Salone di Cannes. Il complesso ed entusiasmante progetto nasce da un incontro di abilità ed esperienze: lo Studio ha infatti collaborato a stretto contatto con Tilli Antonelli, un nome che ha fatto la storia della nautica, oggi manager sviluppo e prodotto di Sanlorenzo, e con l'architetto Piero Lissoni, riconosciuto tra i maestri del design contemporaneo, che ha curato il décor.

SP110 rientra in quella logica di ricerca tipologica che contraddistingue il lavoro di Zuccon. Si è partiti dall'idea dell'imbarcazione performante arrivando a creare stimoli nuovi, sia da un punto di vista stilistico e tecnico, che da un punto di vista funzionale ed ergonomico.

Bernardo Zuccon sarà disponibile ad interviste personalizzate per approfondire il tema durante lo show.

### **Lomac – anteprima mondiale per la nuova edizione del GranTurismo 10.5**

Il Cantiere milanese guidato dalla famiglia Lo Manto torna al Cannes Yachting Festival portando cinque iconici modelli della gamma: Adrenalina 10.5 motorizzato con due Mercury da 300

cavalli, GranTurismo 11.0 con due fuoribordo Yamaha da 300, GranTurismo 12.0 con tre fuoribordo Yamaha da 300 hp ciascuno, GranTurismo 12.5 motorizzato con tre fuoribordo Mercury da 300 hp e il nuovo GranTurismo 10.5, novità della stagione 2023. Quest'ultimo modello della famiglia più esclusiva della gamma Lomac, già in gamma, è stato rinnovato e dotato di “prua pontata” grazie alla nuova, performante carena che consente anche il recupero di maggiore spazio per la cabina e aree stivaggio. Il 10.5 sarà inoltre motorizzato con due potenti Yamaha V6 da 300 cavalli ciascuno.

Tutti i modelli saranno a disposizione per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione

## **Blu Emme Yachts | Evo Yachts – Evo R4XT in anteprima europea**

Il cantiere italiano torna a Cannes con il suo progetto più recente, Evo R4XT, un walkaround nato dalla collaborazione fra il cantiere, Valerio Rivellini e Besenzoni, che per questo modello ha realizzato una spiaggetta di poppa totalmente customizzata, concepita per regalare al 13 metri una nuova estetica e – agli ospiti – un nuovo modo di vivere il mare.

Insieme sarà ormeggiata anche l'ammiraglia V8 che, presentata in anteprima mondiale alla scorsa edizione, ha raccolto innumerevoli riscontri da addetti del settore e dal pubblico, per design e contenuti altamente innovativi, con soluzioni inedite capaci di coniugare il mondo della vela con quello delle barche a motore.

Entrambi i modelli saranno a disposizione per visite e prove in mare, dietro prenotazione

## **B&G, Simrad Yachting e C-MAP - Nemesis™ di B&G, Command e NSX™ di Simrad, Discovery X e Reveal X di C-Map**

I brand del gruppo Navico porteranno al Salone di Cannes i prodotti di ultima generazione per la navigazione a vela e a motore. In particolare per B&G ci sarà Nemesis™, la nuova generazione di display dati intelligenti per la vela. Oltre ad offrire una visibilità senza precedenti, Nemesis™ consente la personalizzazione completa o l'accesso a modelli multifunzione pre-impostati e dashboard automatiche facili da usare, che si basano sul punto di navigazione. Simrad Yachting sarà invece presente con il nuovo e innovativo chartplotter multifunzione NSX™, capace di offrire un'esperienza di navigazione intuitiva e totalmente rinnovata, oltre che con il sistema di integrazione completa Command. Con un'interfaccia moderna e una visualizzazione della cartografia intuitiva, affidabile e completa, le nuove carte C-MAP® DISCOVER X e REVEAL X costituiscono poi il meglio dell'offerta cartografica per la navigazione.

La tecnologia di B&G, Simrad Yachting e C-MAP sarà presente e visibile in stand e a bordo delle più prestigiose imbarcazioni in mostra al Salone.

Il team Navico sarà a disposizione agli stand per incontri con la stampa

### **Arcadia Yachts**

Il cantiere espone uno dei suoi modelli di maggiore successo: Sherpa 80 XL, uno yacht di 24 metri di lunghezza che rappresenta al meglio i più affascinanti punti di forza del brand: una connessione perenne con l'ambiente marino e una totale continuità tra gli

ambienti esterni e interni inondati dalla luce naturale. Da sempre Arcadia Yachts ha fatto del rispetto dell'ecosistema marino uno dei suoi cavalli di battaglia, adottando a bordo soluzioni che permettono una riduzione consistente dei consumi. Ormeggiato in banchina anche A85, primo e iconico yacht del cantiere, il 25 metri che segna la nascita del concetto del jardin d'hiver, e Sherpa 60. Tutti i modelli saranno disponibili per visite a bordo, dietro prenotazione.

### **Pearl Yachts**

Il cantiere inglese sarà presente al salone con l'ammiraglia Pearl 95 e l'ultima arrivata nella flotta Pearl Yachts Pearl 62. Il management del cantiere accoglierà gli appassionati del marchio nel nuovo stand, per illustrare loro di persona le novità in arrivo nella nuova stagione.

Il team Pearl Yachts sarà a disposizione allo stand per incontri con la stampa

### **CMC Marine**

L'azienda italiana sarà presente anche a questa edizione mentre sempre più yacht ormeggiati alle banchine durante il Salone di Cannes sono equipaggiati con i sistemi elettrici firmati CMC Marine.

In esposizione allo stand ben quattro gamme elettriche: oltre alla "storica" linea Stabilis Electra saranno presenti i thruster Dualis Electra, la timoneria Directa e la linea di stabilizzatori ultracompati Waveless, tutti sistemi interamente elettrici, integrabili fra di loro per un notevole incremento delle performance.

Il team CMC Marine sarà a disposizione allo stand per incontri con la stampa

### **Besenzoni**

L'azienda italiana guidata da Giorgio Besenzoni torna al Cannes Yachting Festival portando la sua vasta gamma di prodotti ad alta affidabilità, a partire dalla nuova serie BeElectric con IlSalpaAncora e LaPasserella. Tra gli altri prodotti di punta, la gamma delle poltrone tra cui le affusolate Poltrone P265 e P263, tra le ultime realizzazioni dell'azienda di Sarnico, perfette per interni ma anche per flybridge, che si caratterizzano per il design accattivante e la comodità. La scala plancetta multifunzione LP 100 Plus – che si potrà vedere a bordo del nuovo Nerea NY40, presentato in anteprima mondiale al pubblico durante il salone – oltre a svolgere la sua funzione principale, e cioè di scala bagno o da imbarco/sbarco, può essere sfruttata come estensione della piattaforma prendisole e come tender lift . La sua capacità di sollevamento è personalizzata da 150, 400 o 600 kg.

Il team Besenzoni sarà a disposizione allo stand per incontri con la stampa

## **Sacs**

Al salone di Cannes il cantiere si presenta con una flotta di sei modelli, in rappresentanza delle due gamme: Strider e Rebel. Ormeggiati in acqua Strider 10, 11,13 e 15 mentre per Rebel – esposti in un secondo stand – saranno presenti i modelli 47 e 55. Sacs ha infatti predisposto una Rebel Lounge appositamente ideata per accogliere gli estimatori di questo brand che riscuote sempre maggiori consensi nel mondo nautico.

I modelli saranno a disposizione per prove in mare, dietro prenotazione.

**Frauscher | Cantiere Nautico Feltrinelli**

Il cantiere austriaco torna a Cannes come di consueto insieme all'importatore italiano Cantiere Nautico Feltrinelli con una flotta di 4 modelli: dall'ultimo arrivato 1212 Ghost al best seller 1017 GT, l'ammiraglia 1414 Demon Air e, infine, il 740 Mirage Air, ammiraglia della gamma elettrica.

I modelli saranno a disposizione per prove in mare, dietro prenotazione.

### **Antonini Navi**

Forte degli ottimi risconti raccolti durante questa passata stagione, il cantiere di La Spezia torna al Salone di Cannes pronto per incontrare appassionati del brand e rappresentanti della stampa e illustrare loro le novità in arrivo nei prossimi mesi.

Il team Antonini Navi sarà a disposizione allo stand per incontri con la stampa

Ci vediamo a Cannes,

*Il team Sculati and Partners*

*Sculati & Partners - engaging communication*

*Tel. +39 02 9935 2500*

*office@sculatiandpartners.com*

*www.sculatiandpartners.com*

fine