

20 DL Notizie Logbook 2023

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA

E DI MARE 10 luglio 2023

www.deciolucano.it

Nucleare risorse verdi



Nave Vespucci sabato 1 luglio in partenza da Genova per il giro del mondo che durerà due anni , tornerà a La Spezia l'11 febbraio 2025. Sarà l'ambasciatore dell'Italia e del " made in Italy". L'equipaggio è composto da 400 persone tra cui gli Allievi dell'Accademia Navale di Livorno. Formazione professionale e addestramento alla scuola di mare plasmeranno i giovani alle leggi del vento e della natura, alle regole della disciplina in simbiosi con le vele e con l'arte della navigazione. (DL)

Fotografia di Flavio Scopinich.

L'IGNORANZA ARTIFICIALE

Le tragedie del mare o degli uomini ? di Flavio Scopinich

Decio, ho ricevuto DL news 19, dove ho letto con estremo interesse il tuo articolo “I NECROFILI DEGLI OCEANI”; articolo che condivido al 100% aggiungendo le seguenti considerazioni:

1. – Contemporaneamente alla perdita del “TITAN” e dei suoi 5 occupanti nell’Oceano Atlantico, si consumava un altro dramma di fronte alla Grecia. Un barcone con oltre 700 passeggeri si capovolgeva nelle acque del Mediterraneo generando un numero imprecisato (ma elevato) di vittime. Nel primo caso c’è stata una mobilitazione generale per cercare di individuare il sommergibile e tentare (se fosse stato possibile) di salvarli, con grande risonanza sulla stampa. Nel secondo caso la mobilitazione per salvarli non è stata generale e l’attenzione data dalla stampa è stata molto inferiore soprattutto se si considera il numero dei passeggeri (5 contro 700). Come se il costo del biglietto 250,000 (USD) per i sommergibilisti contro 4,000 / 5,000 (USD) mediamente pagati da chi scappava da situazioni di vita personali tragiche fosse una discriminante più importante del numero delle vittime.
2. – La possibilità delle famiglie di ricevere un risarcimento per la perdita dei cari, dipenderà nel primo caso dalle polizze di assicurazione stipulate dalla società “Ocean Gate”. Nel secondo caso la compensazione sarà nulla dato il particolare tipo di contratto di trasporto, eseguito da bande che operano ai limiti (e

probabilmente oltre) della legalità, in barba alle più elementari regole di buon senso e sicurezza di chi va per mare.

3. Le cause dell'incidente: nel primo caso potrebbero essere imputate ad una scelta errata dei materiali, in quanto la fibra di carbonio è molto resistente se viene sollecitata a trazione, ma non se ne conoscono completamente le prestazioni meccaniche quando sollecitata a compressione. Nel secondo caso una posizione del baricentro del carico umano troppo elevata avrebbe compromesso la stabilità a rollio e favorito il capovolgimento del barcone stracarico.

Concludendo, due avvenimenti tragici avvenuti nello stesso arco di tempo, che evidenziano le diverse attenzioni e cause di cui sono state oggetto le vittime di ambo i naufragi.

Flavio Scopinich

TITAN

Un dramma degli uomini del XXI secolo

La storia dei batiscafi Trieste e dello Deep Sea Challenger

di Tobia Costagliola

Progresso e Onnipotenza. Ignoranza e presunzione a 111 anni dalla tragedia del TITANIC.

Chi previene e controlla questi episodi di follia? La Coast Guard americana, sempre severa, non ha agito per non disturbare i sensori acustici di profondità (Sound Surveillance System) che circondano le acque Usa per prevenire attacchi nemici.

“La maledizione del *Titanic* colpisce ancora! Il *Titan* come il *Titanic*”. Questi sono alcuni tra i titoli più ricorrenti, nelle scorse settimane, di una stampa mondiale che sembrava impazzita esprimendo il meglio di sé per la solita improvvisata competenza tecnica e il ricorrente ricorso allo “scoop” man mano che credeva e crede ancora di scoprire i più reconditi e misteriosi segreti che sono dietro a questa tragedia che poteva e doveva essere evitata. Cinque persone, non so quanto innocenti e consapevoli, sono morte. Alcune spinte dal desiderio di provare l’ebrezza di una insolita e costosa avventura negli abissi e poterla raccontare, magari corredata di video e suoni, altre col solo intento di una vaga indagine scientifica, tutte senza alcuna consapevolezza dei rischi certi e delle capacità tecniche e strutturali del “mostriciattolo” sottomarino. Un mostriciattolo dove non ci si poteva neanche alzare in piedi e muoversi, tanto era disagiata. E, per questo viaggio, 3 di loro, nella veste di passeggeri, hanno dovuto finanche pagare un “biglietto” milionario! Il quarto era un esperto che conosceva a memoria la storia del *Titanic*, faceva da Cicerone. Il quinto, era il *Deus ex machina*,

Stockton Rush miliardario appassionato di imprese impossibili, CEO e fondatore della *Ocean Gate* talmente tronfio, nella sua presunzione, da non rendersi conto che la sua percezione di “sperimentata” onnipotenza era illusoria e frutto di una grossa ignoranza. Al punto di mettere a rischio anche la propria vita oltre che quella dei passeggeri paganti, stolti e ignoranti più di lui. Comunque, nessuno di loro aveva ritenuto di dare ascolto ai vari tecnici qualificati che, sia all’interno che all’esterno della organizzazione armatoriale, avevano già da 5 anni, manifestato i loro dubbi sulla sicurezza di questo minisommersibile o “batiscafo” che dir si voglia.

Come a tutti noto, il *Titan* era destinato a portare turisti in visita al relitto del *Titanic*, giacente a circa 3810 metri di profondità, a circa 486 miglia dall’isola di Terranova. Il giorno 18 giugno, a circa 2 ore dall’immersione, cessano, improvvisamente, le comunicazioni e scatta l’allarme. Il *Titan* non dà segni di vita e risulta disperso. Iniziano le ricerche da parte Americana e Canadese con largo utilizzo di mezzi di superficie, mezzi sottomarini (anche robot) e aerei, ma senza alcun riscontro fino al 21 giugno, quando i ricercatori percepiscono dei suoni cadenzati ogni 30 minuti ma senza individuarne la provenienza. Lo stesso giorno, uno dei robot scopre un campo di detriti sparsi a circa 500 metri dal *Titanic* e, più vicino, 5 rottami tra cui uno della coda. Ormai

svanisce ogni speranza. A questo punto, la Guardia costiera USA, con una nota, informa che “il sommergibile *Titan* è impleso e che non ci sono sopravvissuti tra le cinque persone a bordo. L’implosione è, molto probabilmente, avvenuta vicino al *Titanic*, dove era diretto il sommergibile. Il rottame della coda del *Titan* ritrovato conferma una catastrofica perdita di pressione”.

A questo comunicato si aggiunge quello degli armatori *Ocean Gate Expeditions*. “Riteniamo che il nostro CEO Stockton Rush, Shahzada Dawood e suo figlio Suleman Dawood, Hamish Harding e Paul-Henri Nargeolet, siano purtroppo morti”. (*La Press*)

Alcuni dettagli del Titan, divulgati senza alcuna affidabilità, a titolo pubblicitario.

Il peso era 23.000 libbre (10.432 Kg).

Descritto come sommergibile appartenente alla “Classe Cyclops” (Cyclops è solo il nome del gemello costruito nel 2015)

Lunghezza: 6,70 m

Larghezza: 2,80 m

Altezza: 2,5 m

Capacità: 5 persone per 96 ore

Materiale di costruzione: fibra di carbonio e titanio.

Quattro propulsori elettrici che consentono una velocità di circa tre nodi.

Le manovre vengono eseguite con vecchi joystick modificati (!)

Mancano i reali dettagli tecnici sul controllo della pressione interna, sistemi d’emergenza, impianti essenziali, ecc.

Ulteriori notizie e considerazioni

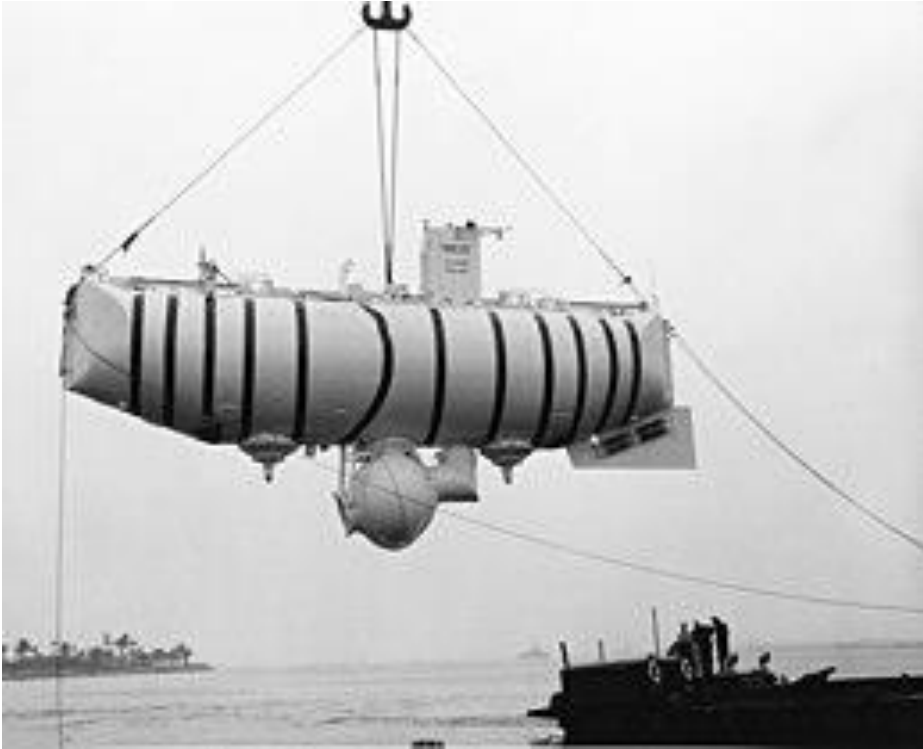
La Società armatrice era la *Ocean Gate Expeditions* con sede negli USA, a Everett (Washington) ma il sommergibile era registrato alle Bahamas.

A differenza del sottomarino tradizionale, ha una limitata riserva energetica e necessita del supporto di una “nave appoggio” per l’immersione e per il recupero in base alle norme dell’*US National Oceanic and Atmospheric Administration*. La nave appoggio era la *Polar Prince*, di bandiera canadese.

Il *Titan* è uno dei tanti sommergibili di proprietà privata esistenti nel mondo, gestito dagli stessi armatori e “capace di raggiungere 4000 metri sotto il livello del mare”. Gli armatori avevano già gestito un sottomarino gemello, chiamato *Cyclops*, fin dal 2015. Tuttavia, il *Titan* era stato costruito espressamente per consentire a turisti paganti di raggiungere il relitto del *Titanic* a circa 3800 metri di profondità. Era stato progettato per portare fino a 5 persone totali, per 96 ore.

Agli occhi di noi poveri mortali che abbiamo girato sui mari, in lungo e in largo, solo in superficie, ma con robuste navi di acciaio, pienamente rispondenti a tutte le norme

internazionali attinenti alla costruzione, il *Titan* si presenta come un giocattolo. Un giocattolo, che ho definito “mostriciattolo”, fatto costruire quasi per scherzo, da un miliardario, volitivo e determinato, che sapeva tutto sul *Titanic* e degli abissi dove giaceva ma che, soprattutto, credeva di poter realizzare, con i suoi ingenti mezzi finanziari, qualunque sogno, anche di quelli che richiedono, oltre alla fantasia volitiva, istruzione, competenza scientifica e rispetto delle norme che regolano qualunque tipo di costruzione navale e la sicurezza sua e delle persone trasportate. Con i suoi mezzi pubblicitari era riuscito anche a dare una impronta scientifica al suo progetto di studio degli abissi e di ulteriore conoscenza della “leggenda” *Titanic*. Ciò nonostante, da ogni sua iniziativa traspariva la personalità del commerciante, affarista che voleva, giustamente, trarre profitto da brevi crociere sottomarine finalizzate alla ricerca scientifica ed esplorazione sottomarina. Pochissimi passeggeri ma tutti paganti biglietti di “passaggio” milionari. Dicevo “giocattolo”. Un giocattolo concepito con la stessa robustezza e leggerezza di un aereo grazie ad una fibra di carbonio e titanio che porta ad uno spessore dello scafo di soli five-inch (13 cm). Al punto che lo scafo si potrebbe definire: fusoliera o addirittura solo “carlinga” di un aereo, date le limitate dimensioni. Quando emerse la notizia di questa fibra, molti commentarono che poteva forse andar bene nei cieli ma non negli abissi ad alta pressione dove non era mai stata “testata”. Forse anche a me, spinto, da una smisurata presunzione viene da pensare che, all’inizio, Stockton Rush, voleva costruire un aeroplanino o un altro velivolo e poi, improvvisamente, folgorato dalla prospettiva di buoni affari, abbia cambiato idea preferendo andare negli abissi anziché sopra le nubi, con lo stesso mezzo. E, invece, no! Questo progetto era stato studiato per lunghi anni, coinvolgendo anche personalità di spicco, esperte di esplorazioni subacquee e progettisti di sottomarini, come il famoso regista James Cameron che poi ritenne di “mollarlo” non accettando il suo spregiudicato e arrogante approccio ignorando i più elementari principi sia tecnico-scientifici che di sicurezza.



Trieste è un batiscafo progettato in Svizzera, di costruzione italiana e in servizio presso la marina militare degli Stati Uniti d'America dal 1958 al 1971. Si trattava di un'imbarcazione di nuova concezione progettata da Auguste Piccard, con sfera di zavorra solidale allo scafo, cioè non separata e legata alla nave appoggio, e concepita per ospitare due membri d'equipaggio.

Il 23 gennaio 1960 discese fino sul fondo della Fossa delle Marianne conseguendo il record umano di profondità sotto il livello del mare, 10 916 metri, eguagliato soltanto 52 anni dopo quando il regista canadese James Cameron effettuò la discesa in solitaria a bordo del batiscafo Deepsea Challenger.^[1] Altre due imbarcazioni, senza equipaggio, avevano raggiunto la stessa profondità nel frattempo, la giapponese Kaiko tra il 1995 e il 1998 e la statunitense Nereus nel 2009.

Disarmato nel 1966, il *Trieste* è esposto al Museo Navale di Washington.

Il Batiscafo Trieste

Quando dico giocattolo mi viene da pensare al batiscafo *Trieste*, costruito da Auguste Piccard, che stabilì il record mondiale raggiungendo i 10.916 metri di profondità nell'abisso *Challenger Deep* della *Fossa delle Marianne*, nell'Oceano Pacifico. A bordo c'erano solo due persone: Jaques Piccard (il figlio) e Don Walsh, ufficiale della US Navy.

Il batiscafo era costituito da due elementi principali: lo scafo leggero e lo scafo resistente (sfera metallica). Lo scafo, leggero, di forma cilindrica (di 18 metri di lunghezza e 3,5 di larghezza) conteneva 6 serbatoi di cui 4 riempiti di benzina per aerei, con densità inferiore a quella dell'acqua e quindi più leggera, deputata alla spinta idrostatica al galleggiamento, mentre gli altri 2 serbatoi erano destinati a riempirsi d'acqua per permettere l'immersione; questi ultimi due erano staccabili per permettere un rapido affioramento in caso di necessità. A zavorrarlo c'erano anche diverse tonnellate di sfere di acciaio, elettromagneticamente attaccate allo scafo e sganciabili all'occorrenza.

Alla sommità dello scafo, era sistemata una torretta per l'accesso alla sfera sottostante. Lo scafo leggero era necessario perché era impossibile progettare una sfera abbastanza grande per mantenere una pressione supportabile per un uomo ed allo stesso tempo con delle pareti abbastanza sottili da permetterne il naturale galleggiamento. Fu scelta la benzina come liquido per riempire i galleggianti perché è meno densa dell'acqua e mantiene le sue caratteristiche di incomprimibilità anche a pressioni elevate.

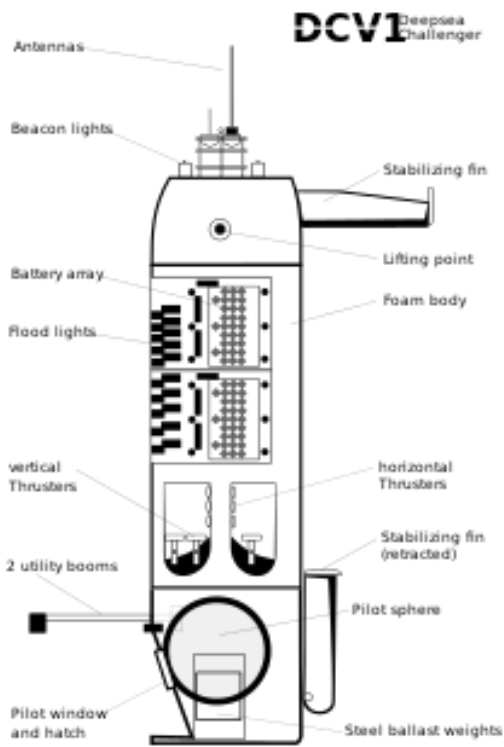
Lo "scafo leggero" fu costruito nel cantiere navale di San Marco dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste, verso la fine del 1952.

Lo scafo resistente (alla pressione idrostatica esterna), costituito dalla sfera in acciaio inox su menzionata, diametro circa 2m, con pareti spesse 12,7 cm adeguatamente accessoriata, era atta a contenere un equipaggio di 2 uomini; essa permetteva la loro sopravvivenza con un sistema di areazione simile a quello montato successivamente sulle navicelle spaziali. Una specie di oblò in plexiglass permetteva di guardare all'esterno. La sfera fu costruita a Terni, in Italia, dalla *Società delle Fucine* delle Acciaierie di Terni. Fu realizzata in due pezzi (semisfere) forgiati e temprati in olio. Per resistere alla pressione di 110 MPa (1,25 tonnellate per cm²) calcolata nella parte inferiore, le pareti della sfera furono costruite di 12,7 cm (lo spessore era sovradimensionato, in modo da permettere alla sfera di sopportare pressioni anche superiori a quelle previste). La sfera pesava 13 tonnellate.

La sfera fu quindi fissata allo scafo nel cantiere navale di Castellammare di Stabia e la prima immersione avvenne il 16 agosto 1953 nelle acque di Capri. La prima vera immersione avvenne il 30 settembre 1953, a 3 150 metri nella fossa del Tirreno al largo dell'isola di Ponza. L'unico contatto visivo con l'esterno era reso possibile da un singolo blocco a forma di cono di plexiglas, unico materiale trasparente che potesse sopportare pressioni così elevate. L'illuminazione esterna fu resa possibile con delle speciali lampadine al quarzo, in grado di resistere a pressioni superiori alle 1000 atmosfere senza subire modificazioni.

(Notizie attinte da *Articoli, Storia & Ricerche*, Antonio Cimmino, *Batiscafo Trieste, cantieri navali, Castellammare di Stabia, 10.11.2020*)

IL BATISCAFO *DEEP SEA CHALLENGER*





Vista esterna complessiva del Deepsea Challenger disposto orizzontalmente: in immersione il batiscafo è verticale e la parte sinistra sta in alto

Fonti Wikipedia

Il Batiscafo *Deepsea Challenger*

Il record umano di profondità sotto il livello del mare, 10.916 metri, del Trieste, fu eguagliato soltanto 52 anni dopo, quando il famoso regista canadese James Cameron effettuò la discesa in solitaria a bordo del batiscafo *Deepsea Challenger*.

Il *Deepsea Challenger*, è stato progettato e costruito in Australia da una società costituita *ad hoc*, la *Acheron Project Pty Ltd*, sotto l'egida della *National Geographic Society* e del *Jet Propulsion Laboratory* della *NASA* col sostegno economico di *Rolex*. Su richiesta di Cameron, il progetto fu impostato con sistemi innovativi. La principale innovazione fu ancora una volta applicata alla sopportazione, nella massima sicurezza, della pressione esterna sullo scafo e sulla sfera, utilizzando una speciale schiuma sintetica battezzata *Isofloat*. Questo materiale sintetico fu concepito espressamente per dissipare l'enorme pressione dell'acqua a 11 km di profondità, grazie alle sue speciali caratteristiche compositive (piccole sfere vitree sospese in una resina epossidica) In virtù di tale scelta costruttiva, il *Deepsea Challenger* durante l'immersione si disponeva in posizione verticale. La parte superiore del *Deepsea Challenger* non necessitò di montare particolari elementi di irrobustimento; l'elevata galleggiabilità della schiuma permise peraltro di non adottare altre soluzioni, quali erano ad esempio

i serbatoi pieni di benzina che tenevano a galla il batiscafo *Trieste*. La sfera, posta alla base del sommergibile e ugualmente ingabbiata in un guscio di resina, aveva un diametro di 1,1 m e le sue pareti metalliche erano spesse 64 mm. Essa fu testata dentro un recipiente in pressione alla Pennsylvania State University, dove fu sottoposta a 114 Mega-Pascal (16.500 libbre per pollice quadro): i 22 estensimetri applicati sulla sfera rilevarono che poteva reggere una pressione superiore fino al 140% rispetto a

quella che le fu impressa nel test. Le oltre 180 apparecchiature montate a bordo erano monitorate da un controllore logico programmabile . Durante le immersioni, il sistema registrava profondità, direzione, temperatura, pressione esterna, stato delle batterie e vari altri dati, inviandoli ogni tre minuti al team di controllo missione sulla nave appoggio tramite un sistema a ultrasuoni e idrofoni.

Pur avendo dimensioni dieci volte inferiori rispetto al *Trieste* (unico altro sommergibile con equipaggio ad aver precedentemente raggiunto il fondo della Fossa delle Marianne), il *Deepsea Challenger* montava a bordo molte più apparecchiature scientifiche e consentiva prestazioni di gran lunga superiori. (*raccolta di informazioni dal Natural History Museum of Los Angeles County dicembre 2022*)

Le critiche alla *Ocean Gate Expeditions* (che si dice attualmente “scomparsa” come il defunto suo fondatore). Gli avvertimenti inascoltati

Alcune comunità scientifiche americane e canadesi, avevano fortemente criticato il progetto di Stockton Rush fin dall’inizio. Tutti i dubbi sulla sicurezza del *Titan* furono evidenziati, fin dal marzo 2018, anche dalla *Marine Technology Society*, con una lettera agli armatori, in cui si manifestava una forte preoccupazione per la carente sicurezza e tutte le possibili conseguenze. Al contrario, la *Ocean Gate*, nella persona di S. Rush, affermava spavalidamente che tutti suoi mezzi erano super sicuri e debitamente collaudati. Su queste affermazioni non era d’accordo neanche il suo Operation Manager, David Lochridge che, avendo già più volte evidenziato la mancanza di test “critici”, su scafo e impianti, sosteneva anche che, il portello anteriore del *Titan* era stato costruito per sopportare una pressione di 1.300 metri e non 4.000. Puntò quindi il dito contro l’azienda, finendo in tribunale per essere poi licenziato nonostante tutto. Dichiarò, tra l’altro, che la costruzione non era stata né seguita né certificata da nessun ente esterno e indipendente.

Ma anche amici di vecchia data quali, ad esempio, il regista James Cameron, tra i principali conoscitori del *Titanic*, esperto in ricerche subacquee, anche lui armatore di una flotta di piccoli “batiscafi”, già sopra citato, non era d’accordo con Rush. In una sua intervista rilasciata alla tv americana *ABC News*, dichiara:

“Mi colpisce la somiglianza con il disastro del Titanic, dove il capitano fu ripetutamente avvertito della presenza di ghiaccio davanti alla sua nave, eppure si lanciò a tutta velocità in una distesa di ghiaccio in una notte senza luna, causando la morte di molte persone. Che una tragedia simile, in cui gli avvertimenti sono rimasti inascoltati, si sia verificata nello stesso identico luogo, con tutte le immersioni in corso in tutto il mondo, credo sia semplicemente stupefacente”.

“Molte persone nella comunità erano molto preoccupate per questo sottomarino. Alcuni dei più importanti esponenti della comunità ingegneristica che si occupa di immersione in profondità hanno persino scritto delle lettere alla compagnia, dicendo che quello che stavano facendo era troppo sperimentale per trasportare passeggeri e che doveva essere certificato”.

Ciò nonostante, la costruzione e l’allestimento del *Titan* fu completata sotto la spinta del suo “patron”, nel 2018. Ma fu un fallimento quasi totale che richiese nuove e

radicali revisioni e maggiori costi. Rush, el frattempo, aveva già incassato cifre milionarie da appassionati di esplorazioni sottomarine e amanti dell'avventura. Si dice che, alcuni, avevano già prenotato un posto, fin dal 2017.

Così, dopo alcune spedizioni cancellate per “problemi tecnici”, il *Titan* fu pronto alla fine del 2020. Nel 2021, compì 6 missioni e, nel 2022 ben sette. A giudizio dei passeggeri, rintracciati e intervistati, tutte le visite al *Titanic* furono problematiche; per alcuni si rivelarono terrificanti, per altri, un incubo: vibrazioni e rumori evidentemente dovuti alla forte pressione, impianto elettrico malfunzionante, difficoltà di comunicazioni con la nave madre, qualche pezzo che si staccava, estrema scomodità di postura, ecc.

In tutto questo, i passeggeri venivano “correttamente” informati, prima della firma del contratto di “trasporto”, dei tanti rischi a cui sarebbero stati esposti, compreso quello della vita, firmando, espressamente, una specifica clausola (!)

Non risulta che, dopo 13 “spedizioni, nonostante gli innumerevoli inconvenienti riscontrati, la Ocean Gate abbia mai pensato di rivedere il progetto, riesaminare la bontà dei materiali e sottomettersi alle certificazioni degli enti competenti. Rush, trionfo di quello che lui riteneva successo delle spedizioni effettuate, si sentiva un pioniere della ricerca e della sperimentazione, ritenendo che le tredici immersioni fossero già state, da sole, il miglior “test” del buon funzionamento e della validità del progetto. Eppure ogni nave, ogni sommergibile e ogni natante, sono tenuti, per legge a rispettare le scadenze di visite periodiche per “testarne” l'usura, l'efficienza e la sicurezza. Lui, evidentemente, non conosceva neanche per quanto tempo il materiale dello scafo del *Titan* avrebbe potuto reggere alla pressione esterna prima di implodere.

Somiglianze tra l'evento del Titan e quello del Titanic

James Cameron parla di segnali e avvertimenti inascoltati sia per l'uno che per l'altro. In realtà questi soli elementi sono estremamente limitativi e, conoscendo, ormai, come tanti, la storia del *Titanic*, devo dire che ci sono tanti altri importantissimi elementi in comune, soprattutto tra i due gruppi armatoriali. Eccoli:

1. Incoscienza, presunzione, ignoranza, senso di onnipotenza che riusciva a piegare la volontà altrui contro ogni regola, con incuranza delle conseguenze, anche mortali, azioni che scaturiscono da una certa boria dovuta alla consapevolezza del “potere” di una “First Reputable Company” come la White Star Line o del “furbastro” D.Rush che pensava di conquistarsi la fama solo con il suo “denaro” e non con l'osservanza delle regole.
2. A monte delle due tragedie e delle conseguenti perdite di vite umane, emerge chiaramente, l'assenza e/o il limitato intervento di controllo delle costruzioni che non fu sufficientemente evidenziato allora, come ancora non lo è stato oggi. Il comportamento di Rush e della sua compagnia sembra avallare l'idea che un

privato, con i suoi soldi, può fare ciò che vuole, senza “tests”, senza controlli, senza autorizzazioni e certificazioni. Sembra mai possibile? Mi rifiuto di crederlo. Se ciò fosse vero la comunità delle Nazioni avrebbe un grosso problema ancora “colpevolmente” irrisolto fino ad oggi.

3. La mistificazione della verità attraverso la pubblicità ingannevole, diffusa tramite i Media, capace di creare dal nulla dei “miti” incancellabili quale fu quello della “inaffondabilità” del *Titanic*. Questo mito si diffuse rapidamente come risultato di una grandezza tecnologica rimasta “sulla carta” e solo molto parzialmente realizzata. Ma fu, comunque, ben utilizzato dalla *White Star Line* che ne approfittò per ridurre i costi non completando l’attuazione dell’ambizioso progetto di costruzione, massima espressione delle nuove tecnologie.
4. L’esempio più eclatante fu messo in evidenza da J. Conrad che espresse tutta la sua indignazione per *“le sconosciute affermazioni di commerciali e semplici tecnici e irresponsabili corsivi dei giornali che, di fatto, contribuirono al lancio pubblicitario di quel tipo di navi”* creandone la fama di “inaffondabilità”. E, ancora Conrad: *Il Titanic non era una vera nave...era come una gigantesca cisterna del mare, ricoperta di tappezzeria, tutto lusso e senza sicurezza... Somigliava ad un “Ritz del mare”, con poche scialuppe, pochi marinai ma, simile e più fastoso di un Grand Hotel che aveva, in compenso, una piscina, un “café parisien” e uno stuolo di 400 camerieri scelti: tutta una “assurda” e teatrale coreografia realizzata al servizio di un “potentato” economico che raggiunto inaspettati livelli di “grandeur” voleva concedersi il lusso di una traversata atlantica “da sogno”*. Robert D. Ballard, nel corso delle sue varie esplorazioni del relitto del *Titanic*, accertò, sia con ultrasuoni che con immagini, che nella zona della prua danneggiata dall’iceberg furono rinvenute solo sei piccole lacerazioni o aperture che interessarono i primi sei compartimenti
5. Ballard riferisce: *“proprio come avevamo supposto nel 1986. Il grande squarcio non esiste, mentre sembra che le falle siano state causate dal cedimento dei rivetti e dalla separazione delle lamiere dallo scafo”*. Altro che robustezza e inaffondabilità! Il materiale delle lamiere era di pessima qualità: *“Per molti osservatori, specialmente inglesi pieni di orgoglio nazionale, il transatlantico e la sua nave sorella (Olympic) sembravano la rappresentazione del trionfo finale della tecnologia sulla natura. Anche se i suoi costruttori non affermarono mai che il Titanic fosse inaffondabile, si credeva ampiamente che lo fosse”*. E questo fu anche il criterio che giustificò l’insufficienza delle lance di salvataggio: erano fin troppe! Non sarebbero servite. E questo fu la massima espressione della stoltezza umana che sfocia nella criminalità. Ma è accaduto, con modalità diversa, anche al *Titan*: la stoltezza di R.Dush, che poi era stupidità che ha messo in gioco anche la sua vita, ha coinvolto altri 4 “innocenti” (si fa per dire) ben informati e accomunati dalla stessa stupidità. Chissà? Con l’evolversi delle menti, domani potrebbero essere ricordati come “martiri” per la Scienza!

Conclusioni

Purtroppo, a 111 anni dalla tragedia del *Titanic*, gli elementi sopra evidenziati sono ancora attuali e predominanti. Come se non fosse cambiato niente. Eppure, dall'affondamento del *Titanic* scaturì l'impegno prioritario delle istituzioni internazionali e dell'industria marittima, che continua incessante, ancora oggi, a tutela della "sicurezza della navigazione" e "la salvaguardia della vita umana in mare". Tuttavia, comportamenti spregiudicati dovuti a presunzione ed ignoranza, ancora esistono e continueranno ad esistere, perché è sempre più grande l'ambizione che porta ogni essere umano a sentirsi tanto potente da poter ignorare le "regole" esistenti coinvolgendo, criminalmente, anche delle vite umane. Ma per il rispetto delle regole secondo l'umano buon senso e il contenuto delle stesse, sono necessari adeguati controlli ed interventi degli organismi preposti. Ma quali sono questi organismi? Esistono? Ero convinto che qualunque natante o sub-natante fosse soggetto a controlli e certificazioni dai tradizionali Enti di Classifica o altri enti Statali o privati ma indipendenti. In questa vicenda nessuno ha riportato alcun coinvolgimento di uno di questi enti. Sarà mai possibile? Evidentemente non sono bene informato, soprattutto che chiunque, come Rush, decidesse di realizzare qualsiasi impresa, coinvolgendo altri esseri umani, possa tranquillamente farlo senza alcuna autorizzazione e controllo della qualità e sicurezza.

Ma attenzione! Questa tragica vicenda ha chiaramente portato alla luce l'esistenza di una tendenza in forte espansione negli ultimi anni. I tours sottomarini organizzati a grandi profondità di cui la *Ocean Gate* era solo uno dei tanti operatori. Sì, è vero, come è vero che esistono anche Tours spaziali milionari. Ma sono condotti con mezzi già testati e certificati e sotto il controllo delle preposte autorità nazionali. Nel nostro caso, sembra di capire che si tratta di una nuova e diffusa attività senza controllo. Chi dovrebbe intervenire a tutela di tutti gli interessati? Resta sempre una faccenda privata? Non ci posso credere. Forse mi sono perso qualcosa.

Ravenna, 1luglio 2023

Tobia Costagliola

o*

SIAT all’Ocean Race per la difesa dei mari

SIAT è stata ambassador per Genova – The Grand Finale, l'ultima tappa della Ocean Race, la storica regata velica intorno al mondo, che si è tenuta tra il 24 giugno e il 2 luglio, giunta quest'anno alla sua 50esima edizione.

Un importante evento sportivo, ma anche un'occasione per discutere e mettere in atto delle azioni concrete in difesa dei mari e dell'ambiente.

SIAT è stata presente all'Ocean Live Park come sponsor dei circa 220 volontari che hanno accolto circa 300.000 visitatori nei giorni della manifestazione. Al momento della consegna dei materiali, Vittorio Pini, Amministratore Delegato di SIAT, ha ringraziato i volontari per il loro impegno, ed ha espresso l'orgoglio della Compagnia nel sostenere i valori in difesa dell'ambiente della Ocean Race e quello di poterlo fare a Genova, dove SIAT ha la propria sede.

Nei giorni della manifestazione si è svolto anche l'Ocean Summit, che ha l'obiettivo di stilare il Genova Process: la prima Carta dei diritti degli Oceani che sarà presentata all'assemblea delle Nazioni Unite il prossimo 18 settembre, dopo 5 anni di incontri e confronti tra esperti, economisti, giuristi e governanti di 35 Paesi.

La difesa dei mari è un obiettivo importante che il Gruppo Unipol condivide anche tramite le diverse iniziative sviluppate in collaborazione con Ogyre, la prima piattaforma di “fishing for litter” globale (letteralmente “pesca dei rifiuti”), con la missione di ripulire il mare.



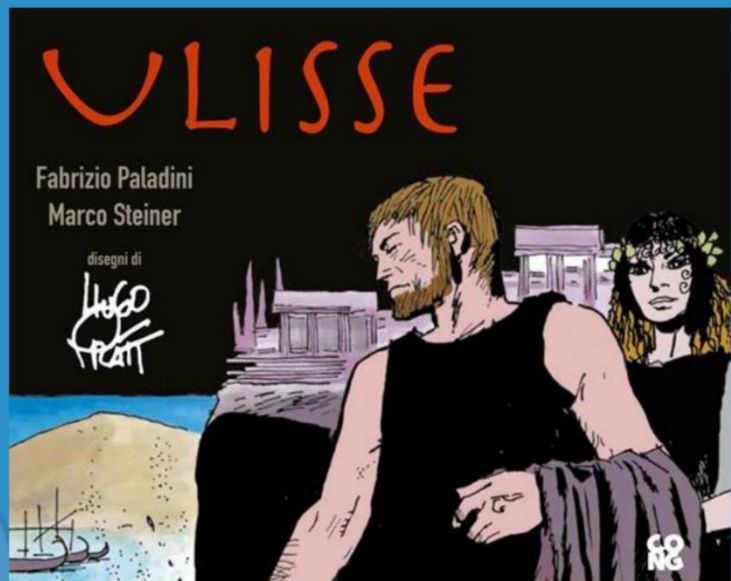
Libreria Il Mare

CULTURA DI MARE INDIPENDENTE E INTERNAZIONALE DAL 1975

INCONTRO CON GLI AUTORI

MARCO
STEINER
FABRIZIO
PALADINI

ore 18:30
4
LUGLIO

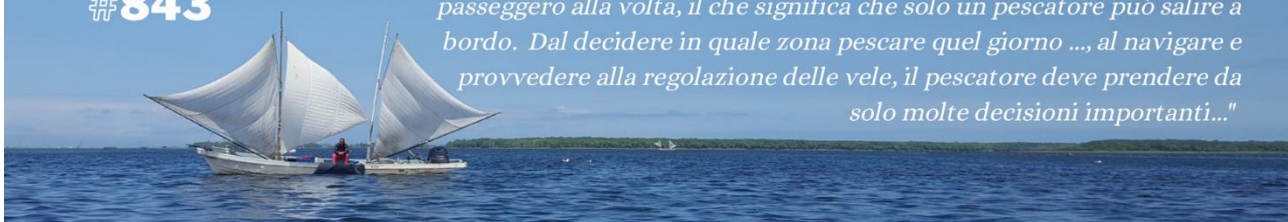


IL MARE
MAGAZINE

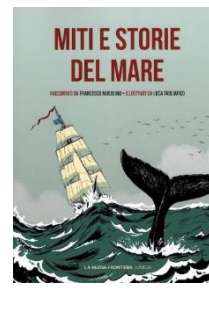
#843

Pescare a vela nel XXI secolo...

"L'Utasebune è una barca molto piccola che può trasportare un solo passeggero alla volta, il che significa che solo un pescatore può salire a bordo. Dal decidere in quale zona pescare quel giorno ..., al navigare e provvedere alla regolazione delle vele, il pescatore deve prendere da solo molte decisioni importanti..."

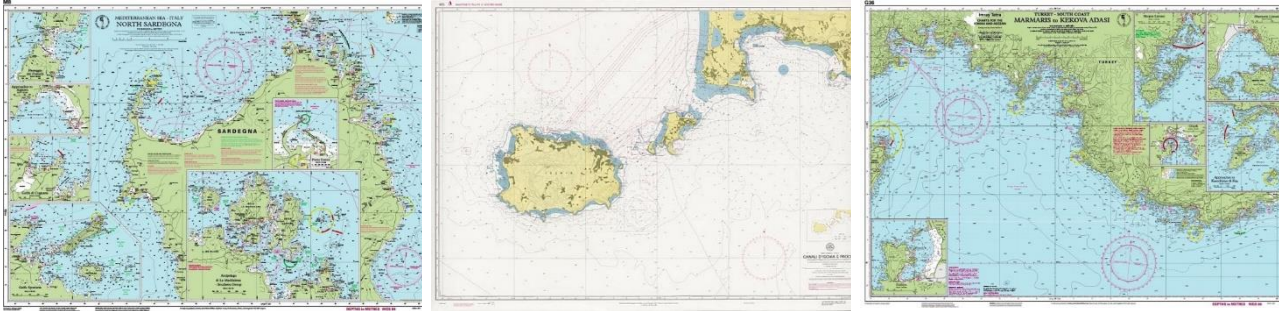


Libri per l'estate



Carte nautiche e portolani per le tue vacanze

>> PRENOTALI SUBITO <<



Ora puoi contattarci su whatsapp al 347 614 11 18





[Gestisci la tua iscrizione](#) | [Cancella iscrizione](#)

Ricevi questa email perché ti sei registrato sul nostro sito e hai dato il consenso a ricevere comunicazioni da parte nostra.
Libreria Il Mare, Via Leon Battista Alberti, 1, Roma, 00153 RM IT
www.ilmare.com +393476141118

Messaggio inviato con [MailUp](#)[®]



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

**LA ROTTA VERSO
IL NET ZERO.
INSIEME PER
DECARBONIZZARE
IL SETTORE
MARITTIMO.**

11 luglio 2023 h. 15.00
Centro congressi Eni,
Piazzale Enrico Mattei, 1 - Roma

L'invito è personale, RSVP

ASSARMATORI CONFITARMA RIFA UNEM FEDERAZIONE ASSOGASLIVIDE ASSOCOSTIERI MAN MAN Energy Solutions WARTSILA WINGD eni

GLI APPUNTAMENTI IN PROGRAMMA



Genova, 8 luglio

Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro "L'Acqua: l'oro di sempre"



Roma, 11 luglio ore 15:00

Convegno ENI "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" 11 luglio 2023

Interverrà il Presidente di Confitarma Mario Mattioli

Napoli, 13 luglio ore 11:00



**Italian Maritime Economy Conference -
Presentazione del 10° Rapporto di SRM**

Per Confitarma parteciperà Matteo Pellizzari del Servizio Politica dei Trasporti.

**Genova, Palermo, Venezia 14 luglio ore
10:45/17:00**



Il Sole 24 Ore "Economia del Mare 2023"

Interverranno il Presidente di Confitarma Mario Mattioli e il Vicepresidente Beniamino Maltese

Procida, 19 luglio ore 10:00-13:00



Comune di Procida "5° Convegno Sul Lavoro Marittimo"

Interverrà Fabrizio Monticelli CEO di ForMare

Scoglietti (RG), 4/6 agosto 2023



XXIII Trofeo del Mare

Evento patrocinato da Confitarma

Bruxelles, 19-20 settembre



ECSA "European Shipping Summit 2023"

Roma, 26-27-28 settembre



INTERTANKO "Associate Members and Insurance & Legal Committees meeting"

Evento ospitato da Confitarma

Bologna, 11-13 ottobre



Bologna Fiere Water&Energy "Conferenza GNL - Hydrogen Energy Summit&Expo - CH4 - Forum Fuels Mobility"

Eventi patrocinati da Confitarma



Genova, 12 ottobre

Genoa Shipping Dinner "Shipbrokers and Shipagents Dinner XVI edizione"



Genova, 9-14 ottobre

Genoa Shipping Week



Napoli, 23 - 25 ottobre

HSMV 2023 "13th International Symposium on High Speed Marine Vehicles"

Napoli, 25 - 25 ottobre

STRATEGIE INFRASTRUTTURALI PER LO SVILUPPO DELLO SHIPPING

LE FAMIGLIE MESSINA E GAVIO PILOTANO IL NUOVO DISEGNO DEL PORTO DI GENOVA

Intesa raggiunta con il Gruppo Gavio: nella strategia della società genovese lo sviluppo delle attività shipping, ma anche dei terminal portuali e della logistica

Le famiglie Messina e Gavio hanno raggiunto un'intesa per il passaggio alla Ignazio Messina & C. S.p.A. del 100% delle quote

societarie di Terminal San Giorgio S.r.l., da porre al vaglio dell’Autorità di Sistema Portuale.

Terminal San Giorgio è concessionaria nel porto di Genova in ATI con la stessa Messina per i Ponti Libia e Canepa e, da sola, per il Ponte Somalia.

Le due società confermano che verranno mantenuti e rispettati gli impegni già assunti da Terminal San Giorgio, non solo nei confronti di Autorità di Sistema Portuale ma anche e soprattutto nei confronti dei clienti e dei principali fornitori.

La Messina, in coerenza con il suo piano industriale e con la strategia di integrazione logistica perseguita da oltre trent’anni, intende sviluppare, in sinergia con le aree in cui già opera nel porto di Genova, in modo sempre più convinto la vocazione di un vero e proprio terminal Multipurpose: in particolare merce varia, rotabili di ogni

genere compreso il traffico delle Autostrade del Mare, pezzi eccezionali, impiantistica, coloniali, ecoballe, metalli di vario tipo, oltre ai containers.

L’Amministratore Delegato del Gruppo Autosped G manifesta soddisfazione per la conclusione dell’operazione e conferma che le due società collaboreranno sul fronte della logistica terrestre, trasporti camionistici e ferroviari, terminal intermodali.

Il Terminal San Giorgio opera su aree che si estendono per 206.000 metri quadri e dispone di 1600 metri di banchina con 6 ormeggi lo-lo e tre ormeggi per navi ro-ro. Dispone di due linee ferroviarie interne dove poter formare treni completi.

La Messina sottolinea che il processo di integrazione non inciderà in alcuna maniera sugli attuali livelli occupazionali.

Genova, 5 luglio 2023

Per ulteriori informazioni

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale



GENOA SHIPPING WEEK

Per Assagenti il 2023 è l'anno della ripresa del tradizionale Dinner, che si terrà giovedì 12 ottobre, in coincidenza con il Columbus Day. In città è previsto l'arrivo di 2.500 ospiti, professionisti del mare provenienti da tutto il mondo, che verranno accolti nel padiglione Jean Nouvel, nel quadro della Genoa Shipping Week (9-14 ottobre)

○*

Nello D'Alesio

E' mancato alla soglia degli ottanta l'armatore Nello D'Alesio



Lo ricordo con particolare commozione e affetto perché una parte

della mia vita professionale , la rivista TTM, è cresciuta grazie alle sue idee , alla sua determinazione nel perseguire , e farci partecipi, dei suoi obiettivi di descrizione delle sue nuove navi per il rinnovo della flotta che costruiva ad Ancona e a Livorno, e ci invitava a festeggiare i battesimi dei vari.

Alla rivista TTM allegavamo un fascicolo con le descrizioni tecniche delle sue unità che arricchivano la sua flotta, lungo i percorsi dei traffici petroliferi. Mai fermo come suo padre Gaetano, il fondatore della Compagnia , che abbiamo avuto il piacere di conoscere quando andavamo a Livorno, dalla vecchia sede alla nuova. Abbiamo conosciuto il fratello Antonio, i suoi quattro figli tra cui Antonio con cui abbiamo legato una buona stima. Anche se il tempo ci ha tenuti lontani, Nello lo ricorderemo come un timoniere, di quelli veri , quelli che mancano alle famiglie di oggi, a molte aziende che navigano senza spirito imprenditoriale marittimo. (DL)

Un manager di esperienza mondiale racconta

Una lettera arguta, indirizzata a Tobia Costagliola, che scoperchia le contraddizioni sociali del mondo odierno

Caro Tobia

Grazie molte per il saggio su Etica e Impresa e lo sviluppo del pensiero di Robert Owen. Mi riconosco molto in questo pensiero avendo anch'io lavorato in fabbrica per dare un contributo alla mia famiglia che faceva enormi sacrifici per farmi studiare. Poi sono riuscito a prendere quello che viene definito "l'ascensore sociale" e arrivare dopo 20 anni di lavoro come dirigente a fare un Master in Business Administration alla Columbia University di NY. Il resto lo conosci. Mi sono impegnato molto dentro e fuori delle aziende in cui ho lavorato per applicare questo pensiero forse più, che per la effettiva conoscenza della filosofia di Robert Owen, per l'ambiente molto umile di mia provenienza. Per le attività di mia competenza ho collaborato con ONU, Commissione Europea e USA DOT. Ma devo ammettere alla mia tarda età che sfortunatamente il mondo ed il pensiero corrente stanno andando in direzione opposta per motivi prevalentemente mercantilistici.

Che dire degli stipendi e bonus immoralmente troppo alti dei super manager rispetto a quelli della classe lavoratrice tenuta a livello di indigenza. Si è addirittura impoverita tutta la popolazione dei dirigenti intermedi che fino a qualche decina di anni fa costituiva il ceto medio con una discreta capacità di spesa. Non parliamo della Chiesa che predica bene e razzola malissimo. Il caso dell'investimento di 300 MM di Sterline a Londra parla da solo. Costoro costituiscono la più grande multinazionale del mondo e lavorano incessantemente per tenere le classi lavoratrici ignoranti così da poter loro apparire i salvatori e distribuire "carità". Atteggiamento immorale e contrario ai principi Cristiani. Lasciamo stare Marx ed i regimi comunisti ed ex comunisti. Stessa filosofia di base condita con salsa neanche tanto differente. I Burocrati ONU sono dei

privilegiati "seggiolai" che ogni tanto fanno finta di presenziare e fare qualche citazione roboante per coprire la loro totale inutilità. Alcuni di loro sono degli emeriti cialtroni che stanno lì in regime di "stipendiopoli". Ne ho conosciuto qualcuno

spendono MM in viaggi per farsi vedere consegnare una "pompa d'acqua in qualche paese Africano ovviamente raggiunto con comodo volo in classe "business" dove il costo del biglietto costa più della "pompa".

I sindacati ed i loro patetici rappresentanti rappresentano il massimo dell'etica. Bla Bla Bla ed ancora Bla. Gli stipendi degli impiegati ed operai sono fermi da 30 anni. Anziché difendere le classi lavoratrici vogliono sostituirsi ai Governi, per poi essere loro a distribuire favori agli amici degli amici e loro sostenitori che raccolgono i poveracci da mandare in piazza alla bisogna. Una cosa indegna. Risultato di tutto questo, pochi leader che urlano "al lupo al lupo", governo o Confindustria connivente di turno, ma con doppi stipendi e pensioni impoverendo milioni di lavoratori.

La Commissione Europea ci mette del suo. Lo scandaluccio dei socialisti con le mani nella marmellata è solo un piccolo episodio. Nel settore di cui mi occupo da 60 anni la Commissione dice di combattere l'inquinamento acustico ed atmosferico, il congestionamento da traffico, le emissioni, favorire il "modal shift". Favole planetarie. Mentre predica queste cose si è sviluppato un sistema logistico con un costo sociale stratosferico. Migliaia di camioncini assaltano giornalmente le nostre città duplicando all'infinito il traffico cittadino, sviluppando una nuova categoria di poveracci che per campare si ammazzano per quattro soldi a fare consegne a cottimo. Non parliamo dei bikers che con

il sacco sulla schiena consegnano pizze ed altre amenità simili.

Risultato Amazon Mega miliardario di turno ancora con lavoratori nei magazzini sottopagati, congestionamento terrificante ed il popolo bue che crede di aver fatto un salto sociale per il pacchettino consegnato sulla porta di casa. Una follia planetaria.

Ma il meglio del meglio pensiero è stato toccato con la cosiddetta legge sulla "Privacy". Siamo violentati ogni ora del giorno. Abbiamo inventato altra stipendiopoli dell' Authority che non fa assolutamente niente.

L'Authority fa una presentazione annuale auto celebrativa per il Governo di turno e così irridendo i cittadini vittime di un sistema paradossale invasivo della "privacy" inventato da loro proprio per favorire qualche mercante o imprenditore di call centers dove lavorano laureati senza futuro. Di etico e morale in tutto questo c'è ben poco. E Robert Owen a distanza di 150 anni si starà rivoltando nella tomba. Il suo pensiero infranto contro un muro di gomma.

Ciao

Un abbraccio

Franco Castagnetti

ATTUALITA'

63mo Salone Nautico 21 settembre Genova

E così nonostante il waterfront di Piano, l'area della ex Fiera di Genova , ex perchè sono rimasti il padiglione Jean Nouvel, la Darsena e parzialmente il cosiddetto Palasport, il 63° Salone Nautico verrà inaugurato il 21 settembre prossimo. Ma ormai le imbarcazioni sono ibride, nel senso che vai dal Superyacht ai 10 metri, dove in questo settore ci sono delle sorprese di nuovi modelli, vivibili rispetto alla essenzialità del passato. Non mi tornano i conti: un Bavaria te lo porti via con 100mila euro o poco più e anche altri modelli simili costano lo stesso prezzo. Vedremo se il supermarket della Nautica è in evoluzione .

Il Porto Antico ospita un evento da appuntare, si chiama Materia Viva di che si tratta?

Genova, 6 luglio 2023 – Fa tappa a Genova il Summer Tour di **MATERIA VIVA**, il primo docufilm dedicato al tema dei RAEE e dell'economia circolare, prodotto da Libero Produzioni in collaborazione con Erion WEEE, il Consorzio del Sistema Erion dedicato alla gestione dei Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (RAEE).

Tra i protagonisti del docufilm, nato con l'obiettivo di sensibilizzare gli italiani sui temi della sostenibilità, dell'economia circolare e dei RAEE, ci sono Susan Sarandon, Shailene Woodley, Carlo Conti, Francesco Arca, Sonia Peronaci, Federica Pellegrini, Alessandro Del Piero, Irene Grandi, Tormento, Jago, Francesca Fialdini, Marcello Ascani e molti altri ancora.

A ospitare la tappa genovese di **MATERIA VIVA** sarà il The Space Cinema - Porto Antico di Genova. A partire dalle 21.00 si entrerà nel vivo dei temi trattati dalla pellicola con un panel di esperti che vedrà sul palco Giorgio Arienti, Direttore Generale di Erion WEEE, Marco Falorni, produttore e regista del docufilm, Giovanni Battista Raggi, Presidente AMIU Genova, Alberto Cappato, Direttore Innovazione Sviluppo e Sostenibilità del Porto Antico di Genova, e Mattia Teruzzi,

scienziato ambientale, uno dei protagonisti del docufilm. A seguire, alle 21:30 la proiezione di MATERIA VIVA.

Ai cantieri San Giorgio del Porto (che insieme a Mariotti fanno Ginholding) una interessante novità. Nell'ambito di un piano di ammodernamento della propria flotta di mezzi motorizzati e di transizione energetica, mirato ad abbattere le emissioni e adeguare le attività del cantiere a quelle che sono le priorità in tema ambientale, San Giorgio del Porto ha trovato in Citroën Ami -100% ëlectric la risposta ideale alle proprie esigenze di mobilità.

La guida di Citroën Ami -100% ëlectric, silenziosa e senza emissioni di CO2, consente ogni spostamento nel pieno rispetto dell'ambiente; l'autonomia fino a 75 km è infatti più che sufficiente per coprire numerose giornate di utilizzo. La sua batteria da 5,5 KWh, che alimenta il motore elettrico da 6 KW, ha un processo di ricarica estremamente semplice che si completa in sole tre ore da una normale presa di corrente da 220 V, per essere pronta per il successivo utilizzo.

Genova Industrie Navali (GIN), holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e fra i principali player privati della cantieristica in Italia.

Alberto Rosselli, noto scrittore storico e giornalista, fondatore e direttore della rivista Storia Verità, sta studiando la possibilità di creare una Scuola di Geopolitica del Mediterraneo. Geopolitica e Geografia politica (oggi si allarga anche al concetto di umana e del territorio) che si identifica in una serie di conferenze affinché la società civile venga allertata su quanto sta accadendo nel Mediterraneo. Presenza battelli russi, l'"enigma" Malta, la questione cipriota, la criticità tunisina, la questione libica e i rapporti Francia-Italia sull'immigrazione. Il periodo di durata della Scuola dovrebbe comportare sei mesi e la sede istituzionale Comune di Genova o Palazzo Ducale.

Quanto sia importante questo progetto di Alberto Rosselli è confermato dall'allegato peciale de3lla Rivista Marittima di marzo 2023 che è intitolato Rapporto della Civiltà del Mare Geopolitica, strategia, interessinel mondo subacqueo, il ruolo dell litalia.

VITA E MARE

Il giornale Vita e Mare, 58 anni, organo di stampa del Collegio Nazionale Capitani I.c. e d.m., diretto da Bettina Arcuri, è in distribuzione online e cartaceo. Il riferimento è 5-6, maggio-giugno 2023 .E' l'unico giornale della gente di mare in Italia ed è un foglio moderno nella veste e nei contenuti arrivando subito al sodo delle esigenze dei naviganti come semplificare l'accesso alle carriere marittime , editoriale del presidente Giovanni Lettich, al cluster marittimo portuale, all'assemblea del Cesma a Varna , massima assise dei comandanti europei, alla tecnologia subacquea. Vita e Mare ha molti collaboratori, sono gli utenti che operano a bordo delle navi fino alla parte educativa degli Istituti Nautici e dei centri di addestramento comprese le Accademie di M.Mercantile..

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE		... il porto della cultura del mare
---	--	---

Il numero 131 di CSTN luglio 2023, Lega Navale Italiana, fondato e diretto da Paolo Rastrelli è graficamente una rivista , gli articoli sono centrati e attuali postando alla luce dei lettori la documentazione storica della marineria e della vela con una eccezionale ricchezza di fotografie. Si legge

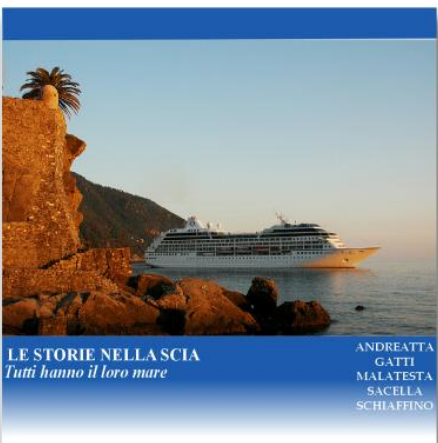
e si apprezza con piacere, peccato manchi il cartaceo, con calma , senza scorrere il cursore in internet , si gusterebbe con maggiore soddisfazione per aumentare la nostra cultura.

GUARDIA COSTIERA
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

“Progetto drone per il monitoraggio dei cetacei”

Caro Amico giornalista,
 Si è svolta il 30 giugno la presentazione del “progetto drone per il monitoraggio dei cetacei”, presso l’area espositiva della Guardia Costiera, all’interno dell’Innovation Village nell’ambito dell’Ocean Live Park.

Nell’occasione l’Istituto di ricerca TETHYS - legato da uno stretto rapporto di collaborazione con la Guardia Costiera - presenterà i risultati dell’esperienza innovativa per il monitoraggio delle balene e dei delfini dei nostri mari, anche attraverso la proiezione di immagini spettacolari riprese



L'ARDICIOCCA - A C
 con il patrocinio della Città di
LE STORIE NELLA SCIA - Tu
 di Ernani Andreatta - Carlo G
 Bruno Sacella - Pr
Interviene con gli autori la Dottor
RECCO - SABATO 10 GIU
SALA POLIVALENTE "FR
LA S.V. E' CORDIALM

Tutti devono leggere libri , specialmente libri che esaltano il lavoro sul mare, di chi il mare l'ha conosciuto veramente a bordo delle navi .



**PROMOTORI
MUSEI DEL MARE**

LOGBOOK

Newsletter LUGLIO 2023

Sono tante le iniziative che hanno animato il Galata Museo del Mare durante The Ocean Race Genova The Grand Finale: vi presentiamo un reportage e vi anticipiamo i prossimi eventi in programma. Per le Storie dei Promotori abbiamo incontrato Angelo Scorza, Fondatore e Direttore Ship2Shore. Buona lettura!

La

Redazione

Le Storie dei Promotori

Oggi incontriamo Angelo Scorza, Fondatore e Direttore Ship2Shore.

Il Galata per The Ocean Race Genova the Grand Finale

La Fondazione Paolo e Giuliana Clerici in occasione di The Ocean Race Genova - The Grand Finale ha organizzato al Galata Museo del Mare un emozionante percorso fotografico che racconta l'evoluzione degli ultimi 50 anni del mondo della fotografia di Vela, attraverso lo sguardo dei suoi protagonisti. [A questo link il video](#)

> "RIARTECO: il riconoscimento al rifiuto" - VIDEO

Al [link il video](#) della 19a edizione della mostra collettiva, allestita presso la Saletta dell'Arte. [QUI maggiori dettagli](#)

> Carolina Italiani "A VELE SPIEGATE - I colori dell'Ocean Race" - VIDEO

[A questo link](#) il video della mostra di Carolina Italiani allestita nella Sala dell'Istituto Idrografico della Marina Militare fino al 3 luglio. [QUI maggiori dettagli](#)

> The Monster from the Abyss 2 (but who is the real monster?)



Dal 20 giugno fino a fine luglio la Darsena ospita il progetto di Raoul Orvieto curato da Loredana Trestin, un omaggio alla salvaguardia dei mari e degli ecosistemi acquatici.

> [Regata 999](#)

Il D-Pontile ha ospitato le imbarcazioni del progetto prima della partenza della regata che ha coinvolto 80 ragazzi in 9 equipaggi dei Municipi genovesi, promossa con la collaborazione dell'assessorato a Servizi sociali, Famiglia e Disabilità nell'ambito del Learning Program di The Ocean Race Genova The Grand Finale. [\(QUI maggiori dettagli\)](#)

Saletta dell'Arte e altre esposizioni

> [Biennale di Genova 5a edizione - Satura](#)

Apri domani sabato 8 luglio alle 11.45 al Galata Museo del Mare la 5a Biennale di Satura, ospitata nella Saletta dell'Arte.

Musei e Collezioni

> **The Sailing Museum - Newport RI, USA**
A Newport, Rhode Island, sulla rotta di The Ocean Race, si trova un museo che celebra lo storico legame della città con la Vela, offrendo una esperienza personalizzata di visita che porta attraverso sei aree tematiche a esplorare la magia che accade quando vento e acqua si incontrano.

[Qui maggiori informazioni](#)

Progetto del mese

Newsletter LUGLIO 2023

Sono tante le iniziative che hanno animato il Galata Museo del Mare durante The Ocean Race Genova The Grand Finale: vi presentiamo un reportage e vi anticipiamo i prossimi eventi in programma. Per le Storie dei Promotori abbiamo incontrato Angelo Scorza, Fondatore e Direttore Ship2Shore. Buona lettura!

La

Redazione

[Foto: The Ocean Race Genova - The Grand Finale]

.....

Le Storie dei Promotori

Oggi incontriamo Angelo Scorza, Fondatore e Direttore Ship2Shore.

.....

Il Galata per The Ocean Race Genova the Grand Finale

La Fondazione Paolo e Giuliana Clerici in occasione di The Ocean Race Genova - The Grand Finale ha organizzato al Galata Museo del Mare un emozionante percorso fotografico che racconta l'evoluzione degli ultimi 50 anni del mondo della fotografia di Vela, attraverso lo sguardo dei suoi protagonisti.

A questo link il video

> "RIARTECO: il riconoscimento al rifiuto" - VIDEO

Al [link il video](#) della 19a edizione della mostra collettiva, allestita presso la Saletta dell'Arte. [QUI maggiori dettagli](#)

> Carolina Italiani "A VELE SPIEGATE - I colori dell'Ocean Race" - VIDEO

[A questo link](#) il video della mostra di Carolina Italiani allestita nella Sala dell'Istituto Idrografico della Marina Militare fino al 3 luglio. [QUI maggiori dettagli](#)

> The Monster from the Abyss 2 (but who is the real monster?)



Dal 20 giugno fino a fine luglio la Darsena ospita il progetto di Raoul Orvieto curato da Loredana Trestin, un omaggio alla salvaguardia dei mari e degli ecosistemi acquatici.

> Regata 999

Il D-Pontile ha ospitato le imbarcazioni del progetto prima della partenza della regata che ha coinvolto 80 ragazzi in 9 equipaggi dei Municipi genovesi, promossa con la collaborazione dell'assessorato a Servizi sociali, Famiglia e Disabilità nell'ambito del Learning Program di The Ocean Race Genova The Grand Finale. ([QUI maggiori dettagli](#))

Saletta dell'Arte e altre esposizioni

> Biennale di Genova 5a edizione - Satura

Apri domani sabato 8 luglio alle 11.45 al Galata Museo del Mare la 5a Biennale di Satura, ospitata nella Saletta dell'Arte.

Musei e Collezioni

> The Sailing Museum - Newport RI, USA
A Newport, Rhode Island, sulla rotta di The Ocean Race, si trova un museo che celebra lo storico legame della città con la Vela, offrendo una esperienza personalizzata di visita che porta attraverso sei aree tematiche a esplorare la magia che accade quando vento e acqua si incontrano.
Qui maggiori informazioni

Progetto del mese

> Restauro de "Il Bucintoro procede per lo sposalizio del mare"
L'Associazione sostiene il restauro di un importante dipinto conservato al Galata Museo del Mare: olio su tela, 60x82 cm opera di Bernardino Bison, artista del XIX secolo. La scena immortalata è uno dei momenti più sentiti nella vita dei Veneziani: il rito dello "sposalizio del mare" che celebra ancora oggi l'antica egemonia sul mare di Venezia.

[Se volete partecipare a questo progetto, scrivete alla Segreteria](#)

.....

Scelti per voi



> **ONE BLUE VOICE**
Segnaliamo la petizione promossa da The Ocean Race per la

salvaguardia dell'oceano, che sarà portata all'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel settembre 2023.

[Qui](#) [maggiori](#) [dettagli](#)

> **INCONTRI IN BLU 2023 - Francesca e Rachele Fogar**
[A questo LINK il VIDEO](#) del secondo appuntamento della rassegna che si è svolto il 10 giugno. Prossimo appuntamento in programma il 21 settembre con Massimo Perotti, Presidente e CEO del Gruppo Sanlorenzo.

News

Il Museo Egizio al Galata Museo del Mare

Il Museo Egizio di Torino ha scelto il Galata Museo del Mare per una giornata di Capacity Building e condivisione tra gli staff dei due musei: ad accoglierlo anche la nostra Associazione, di cui abbiamo condiviso iniziative e attività.

[QUI l'articolo su Il Secolo XIX con maggiori dettagli](#)

PSA Sech al Galata
PSA Sech ha festeggiato i suoi 30 anni al Galata Museo del Mare con una festa sulla Terrazza Clerici.

In principio era il mare - Andrea Manzitti

La mostra di Andrea Manzitti, a cura di Elisabetta Longari, è allestita fino al 3 agosto nella Galleria delle esposizioni.



Sostenitori della Cultura del Mare

Siamo un'associazione no-profit nata per promuovere i valori della marineria, che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese. Il nostro modello associazionistico si ispira alle Fondazioni Culturali no-profit di tradizione anglosassone. Siamo una onlus che sostiene il patrimonio pubblico rappresentato dal Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, che comprende Galata Museo del Mare, Complesso Monumentale della Lanterna di Genova, Commenda di San Giovanni di Pré e Museo Navale di Pegli.

I NOSTRI ASSOCIATI

Scrivi alla Segreteria per sapere COME DIVENTARE ASSOCIATO

LOGBOOK

Newsletter dell'Associazione Promotori Musei del Mare

**Progetto editoriale e Redazione a cura di
Anna Dentoni Cristina Chiaiso**

**Hai argomenti da segnalare?
Scrivi a segreteria@promotorimuseimare.org**

**> Restauro de "Il Bucintoro procede per lo sposalizio del mare"
L'Associazione sostiene il restauro di un importante dipinto conservato al Galata Museo del Mare: olio su tela, 60x82 cm opera di Bernardino Bison, artista del XIX secolo. La scena immortalata è uno dei momenti più sentiti nella vita dei Veneziani: il rito dello "sposalizio**

del mare" che celebra ancora oggi l'antica egemonia sul mare di Venezia.

[Se volete partecipare a questo progetto, scrivete alla Segreteria](#)

Scelti per voi



> **ONE BLUE VOICE**
Segnaliamo la petizione promossa da The Ocean Race per la salvaguardia dell'oceano, che sarà portata all'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel settembre 2023. [Qui maggiori dettagli](#)

> **INCONTRI IN BLU 2023 - Francesca e Rachele Fogar**
[A questo LINK il VIDEO](#) del secondo appuntamento della rassegna che si è svolto il 10 giugno. Prossimo appuntamento in programma il 21

settembre con Massimo Perotti, Presidente e CEO del Gruppo Sanlorenzo.

News

Il Museo Egizio al Galata Museo del Mare

Il Museo Egizio di Torino ha scelto il Galata Museo del Mare per una giornata di Capacity Building e condivisione tra gli staff dei due musei: ad accoglierlo anche la nostra Associazione, di cui abbiamo condiviso iniziative e attività.

[QUI l'articolo su Il Secolo XIX con maggiori dettagli](#)

PSA Sech al Galata

PSA Sech ha festeggiato i suoi 30 anni al Galata Museo del Mare con una festa sulla Terrazza Clerici.

In principio era il mare - Andrea Manzitti

La mostra di Andrea Manzitti, a cura di Elisabetta Longari, è allestita fino al 3 agosto nella Galleria delle esposizioni.



Sostenitori della Cultura del Mare

Siamo un'associazione no-profit nata per promuovere i valori della marineria, che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese. Il nostro modello associazionistico si ispira alle Fondazioni Culturali no-profit di tradizione anglosassone. Siamo una onlus che sostiene il patrimonio pubblico rappresentato dal Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, che comprende Galata Museo del Mare, Complesso Monumentale della Lanterna di Genova, Commenda di San Giovanni di Pré e Museo Navale di Pegli.

I **NOSTRI** **ASSOCIATI**

[Scrivi alla Segreteria per sapere COME DIVENTARE ASSOCIATO](#)

Seguici sui Social Media:



LOGBOOK

Newsletter dell'Associazione Promotori Musei del Mare

**Progetto editoriale e Redazione a cura di
Anna Dentoni**

Cristina Chiaiso

Hai argomenti da segnalare?

Scrivi a segreteria@promotorimuseimare.org

COMUNICAZIONE

di **Ferruccio Repetti**

L'impero della fiction

Questo genere di informazione non informa e nemmeno forma. Metaverso e Intelligenza artificiale

Dicono sovente, i sociologi dei miei stivali: "Siamo nell'era della Comunicazione. Evviva!". L'evidenza è diversa: siamo nell'era della fiction. Che prevale, nettamente, inesorabilmente, sulla realtà. Ed è l'esatto contrario della verità. E dell'onestà intellettuale.

Tutto merito - si fa per dire - NON di internet, ma dell'uso distorto, perverso, demenziale di internet, e dei social che sono i suoi figli illegittimi.

Il web, di sua natura, è uno strumento formidabile, razionale, utilissimo. Ma è proprio come un coltello, che serve egregiamente per tagliare la bistecca e, altrettanto egregiamente, volendo, per uccidere.

In questo senso, ai tempi del web, il comportamento umano-disumano è cambiato. In peggio. Intendiamoci: nei millenni, nei secoli passati, diciamo, per obbligo di sintesi, fino a qualche decennio fa, esistevano e prosperavano comunque l'ingiustizia, la delinquenza, la stupidità, ma ai nostri giorni queste manifestazioni del comportamento umano-disumano si sono dilatate in quantità e qualità. Sembrano diventate la regola in luogo dell'eccezione.

Il motivo specifico: queste manifestazioni del comportamento individuale e collettivo sono sempre più evidenti grazie ai social. Che hanno fatto emergere in maniera clamorosa ciò che in passato esisteva, eccome!, ma era relegato abbondantemente sotto traccia e, soprattutto, era considerato negativamente, mentre oggi... Anche in ambito culturale, soprattutto in ambito culturale.

A mo' di esempio pensiamo al Cinema, la settima Musa: i film mutuavano dalla realtà e la trasfiguravano in un messaggio universale. Cioè: il film fotografava la realtà, anche accentuandone i toni quel tanto che bastava per fare spettacolo e, quindi, veicolare il messaggio a un pubblico più vasto. Persino le pellicole disneyane, Biancaneve docet, manifestavano in qualche modo, magari esasperandoli, temi e valori del reale: amore e odio, rispetto e violenza, ma anche riconoscenza, riscatto e stigma dei reprobri. Oggi il processo è totalmente invertito, stravolto: la stragrande maggioranza dei comportamenti umani-disumani si uniforma passivamente al messaggio trasmesso dall'immagine, senza che ci sia un'elaborazione critica di quanto proposto. Meglio ancora se quanto proposto è lontanissimo dalla realtà quotidiana. Lo straordinario successo, anche "di cassetta", dei film e delle cosiddette fiction che trattano di supereroi, di maghi e maghetti, di mostri robotizzati che riescono a fare di tutto e di più, parla chiaro.

Le conseguenze sono sotto gli occhi di chi vuol vedere e capire: nella vita vera si moltiplicano gli episodi di imitazione della fiction con esiti talvolta drammatici o addirittura tragici, come se quello che accade nel reale fosse solo (solo?) la replica di quanto visto sullo schermo, sul cellulare e sulla tv, dove "alla fine, i personaggi svaniscono e gli interpreti se ne tornano a casa sani, salvi e soddisfatti". Gli stessi autori dei delitti più efferati sembra non si rendano conto di quanto hanno fatto e delle estreme conseguenze dei loro gesti.

"È il Metaverso, bellezza!". O la (presunta) AI-Intelligenza Artificiale. Discorso analogo per quanto riguarda l'altrettanto straordinario successo del mondo fasullo inculcato dagli influencer... Ma come fanno 22 milioni di followers a scegliere di informarsi quotidianamente su cosa mangia e con quale shampoo si insapona Chiara Ferragni? E, forse è ancora peggio, come facevano, fino a ieri, 600.000 followers a esultare per le performance di un ventenne che proponeva - per mero guadagno - "50 ore ininterrotte al volante di un Suv", salvo finire per travolgere e uccidere un bimbo di pochi anni? Forse che terminata la performance, il bimbo travolto si rialza, sorride e se ne torna incolume a casa? Magari qualcuno al volante, qualche sodale seduto accanto e quei 600.000 deficienti collegati via web la pensava così. W la fiction, abbasso il cervello!

"È sempre il Metaverso, bellezza!". Ecco perché parlo di uso distorto, perverso del web, che potrebbe, dovrebbe contribuire almeno allo sviluppo dell'esperienza e, invece, viene utilizzato prevalentemente, spesso quasi esclusivamente, per rifugiarsi nella realtà virtuale sfuggendo alle responsabilità del reale.

Continuino pure i sociologi dei miei stivali a elucubrare sui massimi sistemi e proporre, di fronte ai drammi, le solite ricette all' insegna del buonismo spicciolo, delle colpe della società, dei diritti anteposti ai doveri, e in fin dei conti in nome della libertà (o meglio: licenza) di informazione, da qualunque fonte provenga e al di là di ogni verifica. La verità è che questo genere di informazione NON informa e nemmeno forma. E non ha nulla a che fare con la Comunicazione interpersonale, biunivoca, tutt'altro che superficiale, che significa, in buona sostanza, attività della coscienza individuale da contrapporre alla passività della massificazione. Ricetta semplice, ma di difficile attuazione, specialmente ai tempi del web e dell'impero della fiction.

Ferruccio Repetti



The INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB

Port of Genoa

La nostra prossima riunione conviviale si terrà martedì 11 luglio presso la sede dello Yacht Club Italiano sul tema:

**GRANDIYACHTS:
FENOMENO MONDIALE DI CREATIVITA' E TECNOLOGIA ED
EMBLEMA DELLA CANTIERISTICA LEADER DEL NOSTRO
PAESE**

Nel corso della serata vi sarà un momento speciale dedicato ad un saluto di commiato all'Amm. Liardo che ci lascia ed un saluto di benvenuto all'Amm. Pellizzari che prenderà il suo posto.

ElisaMazzola
Segreteriaorganizzativa

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

**Martedì 4 luglio il Propeller Club – Port of Genoa ha tenuto un
interessante incontro pomeridiano sul tema:**

GENOVESI VIAGGIANTI:

Storie di avventure in navigazione per il mondo

presso la suggestiva Sala delle Grida, immersa nella mostra pittorica di Odo Pinteri.

L'evento è iniziato con i saluti e i ringraziamenti da parte della Presidente Giorgia Boi i saluti istituzionali da parte dell'Assessore

Francesco Maresca in rappresentanza del Comune di Genova e i saluti da parte dell'Ing. Fabio Capocaccia propulsore della Mostra.

Protagonisti dell'incontro sono stati due brillanti relatori: Filippo Aragone – Managing Director Gruppo Selt e Titolare FarSoFar e Guido Barbazza – Fondatore/CEO di IXMachina, entrambi soci del Propeller genovese. Attraverso le stimolanti domande del moderatore Matteo Catile – Direttore responsabile di Primocanale, i relatori hanno trasportato gli spettatori in giro per il mondo, condividendo le loro molteplici esperienze vissute durante i numerosi viaggi intrapresi. Aragone e Barbazza sono infatti tra gli italiani che hanno visitato più paesi al mondo: ad entrambi mancano solo pochi paesi per completare il loro obiettivo di vedere tutto il pianeta. In particolare, Aragone ha visitato 171 paesi, Barbazza ha invece ottenuto nel 2013 il Guinness dei primati, in quanto aveva collezionato 1764 carte d'imbarco, ma da allora ha fatto ancora molti viaggi, tanto che oggi ne possiede oltre 5000. Tuttavia, sono state motivazioni diverse a spingere i relatori ad intraprendere queste straordinarie avventure. Aragone è stato spinto da una passione nata fin da giovane, che lo ha portato ad iniziare a viaggiare fin da quando era giovanissimo. Inizialmente per finanziare i suoi viaggi, lavorava nel paese che andava a visitare. Nel corso degli anni, ha coltivato sempre di più questa passione, viaggiando anche in paesi senza comfort e a tratti pericolosi per gli esseri umani. Ha vissuto situazioni incredibili ma che sono fortunatamente terminate bene. Ha raccontato di quando si è trovato a soli 25 centimetri da un mamba verde in Sierra Leone e di quando si è ritrovato in una strada della Nigeria che si è rivelata essere una palude insormontabile. Non sono mancate anche le esperienze indimenticabili come quelle vissute a Sao Tomè e in Nubia in cui ha avuto la possibilità di vedere le piramidi di Meroe. Guido Barbazza, invece, ha viaggiato molto per motivi di lavoro. Ha avuto la fortuna di visitare molti paesi diversi, senza una meta completamente prefissata, come spesso succede quando si viaggia per motivi lavorativi. I suoi viaggi di lavoro, però, non sono stati solo un impegno lavorativo, ma gli hanno permesso di vivere esperienze importanti e speciali. Ha ricordato con particolare emozione il momento in cui, a Khopoli, ha avuto l'opportunità di piantare un albero, una tradizione locale del luogo. Anche in Giappone ha avuto la possibilità di immergersi in tradizioni locali e vivere esperienze

autentiche, assaggiando per esempio il tè locale, completamente diverso da quello che abbiamo in Italia. Per lui non sono mancate esperienze inaspettate: durante un viaggio in Indiana e a Singapore il relatore si è trovato di fronte ad un camion e ad un grattacielo che portavano l'insegna "Genova" . Questi incontri casuali hanno suscitato in lui grande sorpresa, considerando la sua città d'origine così lontana da questi paesi.

L'incontro è stato arricchito da qualche domanda e riflessione da parte del pubblico presente in sala. La presidente Giorgia Boi ha ringraziato i partecipanti, ed in particolare i relatori ed il moderatore a cui ha consegnato un presente come segno di stima e di apprezzamento da parte di tutto il Propeller Club. I presenti hanno infine avuto l'opportunità di visitare la bella e ricca mostra di Odo Pinteri esposta nella Sala delle Grida.

ElisaMazzola Segreteria Organizzativa

LETTERE



Carissime e Carissimi,

invio, in allegato, la grafica della manifestazione patriottica "Una Rosa per Norma Cossetto" che quest'anno ha una maggiore valenza, in quanto ricorre l'80° anniversario del martirio della giovane italiana.

Lo slogan di questa edizione è: UN FIORE CHE NON APPASSISCE. Non vi nascondo che l'obiettivo è quello di coinvolgere 300 città in Italia e all'estero. E' un traguardo che, TUTTI ASSIEME, possiamo raggiungere. Chi è interessato a organizzare nella propria città scriva a: unarosapernorma@gmail.com. Grazie di cuore.

Roberto Cazzulo Presidente IACS

A partire da gennaio l'International Association of Classification Societies (Iacs) sarà guidata da un italiano. Il consiglio dell'associazione ha infatti nominato il manager di Rina Roberto Cazzulo: “È un onore per me essere stato eletto e non vedo l'ora di costruire sull'eccellente lavoro svolto da Nick Brown per garantire che l'Iacs sia ben posizionata per affrontare le sfide ambientali e tecnologiche che il trasporto marittimo deve affrontare” ha commentato il presidente in pectore.

Al caro amico Roberto i complimenti miei e delle migliaia di lettori del DL Notizie Logbook che lo seguono e apprezzano sulla rivista TTM

(DL)

La storia dall'Istituto Nautico alla carriera marittima del comandante Giovanni Lettich

Abbiamo ricevuto una significativa lettera del comandante Giovanni Lettich che si congratula con Decio Lucano per aver ricevuto una targa dall'Ordine dei Giornalisti Liguri per cinquant'anni di giornalismo. Significativa lettera del Presidente Nazionale del Collegio Capitani di lungo corso e di macchina perché Lettich racconta un pezzo di storia dal Nautico alla carriera di Capo Pilota del Porto di Genova che coinvolge Lucano e altri protagonisti del CNR , i giornali dell'epoca, con Vita e Mare, creatura di Lucano dagli anni 60/65 . La pubblichiamo

ringraziando il comandante Lettich per la sua affettuosa testimonianza di un periodo della nostra vita che non dimenticheremo mai.

Caro Decio,

innanzitutto permettimi di congratularmi con te per il prestigioso riconoscimento che hai ricevuto (Targa di 50 anni di Giornalismo). Non so se siamo rimasti tanti o pochi , ma sicuramente io sono stato il primo ad apprezzarti , oltre che come docente ed educatore anche come giornalista.

Vita e Mare è stata una tua creatura e anche oggi ricordo, io giovane studente e del primo anno del Nautico nel lontano 1967 avevo visto il primo numero del giornale, e quanto se ne era parlato a scuola! Per poi passare all'ultimo anno di frequenza del Nautico nel 1970 e 1971 con all'allora primo numero di Tecnologie del Mare con interessanti articoli dell'ing. Piattelli e dell'ing. Volta sull'Automazione Navale e con la nostra foto sul ponte dell'Esquilino, nave del Lloyd Triestino sulla quale era stato installato in una cabina adattata il primo computer a bordo!!! Ho avuto modo altresì di leggere proprio allora più di cinquanta anni fa i tuoi interessanti articoli nel principale giornale di Genova, Il Secolo XIX nella parte marittima. Il giornale allora era molto seguito, ricordiamo all'epoca , ricordiamo altri quotidiani importanti, il corriere Mercantile, che usciva alla sera con ampi spazi dedicati alle navi e IL Lavoro. La gente leggeva allora molti quotidiani, scriverci significava essere un'appendice di prestigio e tu lo eri!!

Riporteremo la notizia sul prossimo numero di Vita e Mare, ancora tanti complimenti

Giovanni Lettich



affarinternazionali

di Stefano Silvestri

Russia, la propaganda per salvare la faccia; UE nessun accordo sui migranti; Francia, brucia la storia; sistema finanziario mondiale in crisi; l'Iran sotto sotto protagonista dei recenti sommovimenti politici.

Buongiorno e buona settimana dalla redazione di Affarinternazionali. In pochi giorni Vladimir Putin sembra aver ripreso il pieno controllo delle leve del potere in Russia, ma le fragilità del potere putiniano, scrive **Ettore Greco**, sono emerse in piena luce, come mai prima d'ora. In Russia la propaganda cerca di proiettare l'immagine di un ritorno alla normalità, ma nelle cancellerie occidentali una crisi del regime è ora considerata più probabile. E in questo contesto di sempre maggiore incertezza al potere preoccupa, all'estero, anche una possibile minaccia

nucleare.

Il 29 e il 30 giugno si è tenuto il Consiglio europeo. Secondo **Gianni Bonvicini** da questo incontro non è emerso nulla di nuovo sotto il cielo dell'Ue: il tanto atteso accordo sui migranti, infatti, è saltato a causa dell'opposizione di Polonia e Ungheria; e anche i dossier economici più discussi nel dibattito politico italiano – ratifica del Mes, nuovo patto di stabilità, unione bancaria – hanno trovato scarsissima eco o sono stati rinviati a fine anno. Un ennesimo fallimento che non aumenta la fiducia in quest'istituzione.

In Francia, la morte di un diciassettenne ucciso in un posto di blocco della polizia, a Nanterre, ha scatenato un'ondata di violenze che si è rapidamente estesa all'intero paese. In un podcast, **Alberto Toscano** racconta di una rivolta dalla violenza senza precedenti, favorita anche dalle divisioni interne alla politica francese: con un Macron isolato, tra la destra di Le Pen che contesta "l'umiliazione" delle forze dell'ordine e la sinistra di Mélenchon che ne contesta invece la brutalità.

Nicola Bilotta parla di un sistema finanziario globale sempre più frammentato, a causa della convergenza di tre dinamiche fondamentali: tensioni geopolitiche, equilibri economici e trasformazione digitale. Proprio la digitalizzazione potrebbe creare le premesse per la perdita di centralità del dollaro americano, grazie ad una nuova rete di pagamento decentralizzata. Ma ciò potrebbe comportare anche nuovi attriti tecnici, economici e politici che ostacolerebbero la cooperazione economica.

La conferma del supporto dell'Iran all'invasione russa in Ucraina, attraverso la fornitura di droni, ha generato riflessioni in Occidente sull'effettiva capacità di produzione bellica iraniana. Lo racconta **Matteo Giada**: nonostante l'incapacità di competere a livello qualitativo con i prodotti bellici occidentali, una vasta rete di rifornimento di semiconduttori e astute tecniche di spionaggio industriale, con il supporto di Russia e Cina, permettono a Teheran di ritagliarsi uno spazio

importante come produttore di armamenti a basso costo.

La 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.

GREEN DEAL WATCH

A che punto è la strategia verde della UE ?

Evento dell'IAI ,Via dei Montecatini 7 Roma, il 13 luglio dalle ore 11 alle 12.30

*L'evento farà il punto sullo stato dell'arte del Green Deal Europeo alla luce della legislatura che entra nel suo ultimo anno, guardando anche agli aspetti più significativi per l'Italia. Il Green Deal, che ha dimostrato una grande resilienza alle crisi che lo hanno attraversato - dalla pandemia agli impatti dell'invasione russa in Ucraina - entra adesso in una fase cruciale. La Commissione di Ursula von der Leyen, che ha impostato il percorso verso la neutralità climatica del continente al 2050, deve infatti fare i conti con i dossier ancora aperti del pacchetto Fit for 55. L'evento sarà l'occasione per presentare il **decimo numero del "Green Deal Watch"** - pubblicazione curata dallo IAI che monitora ogni tre mesi*

gli sviluppi della strategia - e per discutere delle più recenti novità del Green Deal e delle sue future sfide

Respingimenti; energia e clima; diritti civili negli Usa; Tunisia e Etiopia e altri paesi ahanno chiesto di far parte dei BRICS; occhio all'Ucraina

Il 30 giugno è scaduto il termine di proposta di aggiornamento dei Piani Nazionali Integrati per l'Energia e il Clima (PNIEC), documenti programmatici che descrivono le misure energetiche e climatiche degli Stati Ue e rappresentano uno strumento importante verso la neutralità carbonica nel 2050. Ne scrive Max Münchmeyer, evidenziando l'importanza degli aggiornamenti alla luce del Green Deal europeo, del REPowerEU e dei mutamenti nello scenario internazionale dovuto all'invasione russa dell'Ucraina.

Come ogni anno, luglio segna la fine dell'attività della Corte Suprema Usa e il rilascio dei suoi ultimi verdetti. Quest'anno, come racconta la redazione di Jefferson, i nove giudici hanno emesso alcune sentenze molto rilevanti sui diritti civili: decretando, ad esempio, la fine dell'Affirmative Action per l'ammissione nelle università di studenti di gruppi etnici svantaggiati; e abolendo, inoltre, una legge antidiscriminazione verso la comunità LGBTQI+ del Colorado e il piano per cancellare i debiti studenteschi di Biden.

In Tunisia, il mancato sblocco dell'accordo con il Fondo Monetario Internazionale continua a prolungare la grave crisi economica in cui versa il paese. Il team di Orizzonti Politici approfondisce la strategia del presidente tunisino Kais Saied, che si muove tra le rassicurazioni garantite all'Europa per quanto concerne la gestione dei flussi migratori e un'ideologia che molti analisti hanno definito "anticoloniale", orientata ad ottenere un finanziamento dal gruppo dei Brics.

Nella Rassegna stampa africana settimanale di Jean-Léonard Touadi si parla proprio dei Brics, dopo che l'Etiopia si è aggiunta ad Algeria ed Egitto tra i paesi africani che hanno richiesto di entrare a far parte del gruppo. Spazio anche per la rielezione del presidente Julius Maada Bio in Sierra Leone, i risultati del referendum costituzionale in Mali, e un approfondimento sul ruolo della Wagner in Africa, dopo le rassicurazioni di Lavrov sul proseguimento delle operazioni in Mali e Repubblica Centrafricana.

La 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.

FINE LOGBOOK N. 20