

# **DL Notizie ..... 22 ottobre 2021**

## **Cultura e attualità di terra e di mare**

**AI LETTORI:** Il nostro sito *www.deciolucano.it* non è temporaneamente aggiornato nelle varie voci tematiche, chiediamo di pazientare e di visitarlo ugualmente, c'è molto da leggere.

### **NERVI, IL COMUNE HA VENDUTO UN PARADISO**

**La nostra opinione sulla nuova “ rivoluzione” sperimentale del traffico a Nervi ci sembra una punizione per i residenti e per gli esercenti di questo ultimo paradiso della città. Piano piano il Comune ha portato via dal centro di Nervi l'ufficio anagrafe, la sezione della polizia locale, la biblioteca, una sala cinematografica teatro, Ambra, e ora i mezzi di trasporto diretti verso la città ( una volta si andava da Capolungo a Caricamento con un solo mezzo). Nervi, voglio ricordarlo al sindaco, ha perduto alberghi , paga tasse esose, ma non bastano i soldi della UE per farne un paradiso green . Limitazioni con ZTL e assenza di alberghi contribuiscono a un tramonto amaro.**

**Ringrazio coloro che ci leggono, e sono tanti, da tutta Italia. Il nostro notiziario è diverso dalle tante ottime testate che popolano il nostro settore, siamo orgogliosi del risultato, agiremo anche sul sito per aumentarne l'interesse .**

**Nell'interno di questo n. 20 consigliamo a pag. 14 La transizione ecologica tra utopia e realtà e pag. 10 La nostra sanità raccontata da chi l'ha subita, e poi notizie dai Promotori del mare, la Guida per i container e ovviamente la premessa con letture utili.**

## La più bella passeggiata di Genova: le terrazze di marmo



Foto di Alfred Noack ,1850, fonte Wikipedia, lavori dal 1835 al 1844, progetto Ignazio Gardella senior, percorso Porta Vacca Caricamento, 400 m , h 11,50 m, obiettivo uso negozi, percorso via Gramsci, demolita nel 1886.

Negli Anni sessanta, a causa del traffico veicolare fu costruita la sopraelevata, opera di essenziale utilità, che percorre tutto il porto vecchio fino alla foce , rivelando dall'alto le caratteristiche della città . Ma ora si addensano le nubi del progetto 2000 per l'abbattimento della sopraelevata sostituita da un tunnel sotto il porto, come prevede il cosiddetto Waterfront di Renzo Piano, sostenuto dall'attuale sindaco mentre opere fondamentali da anni aspettano l'avvio come la diga Foranea, la Gronda, il tunnel della Fontanabuona il raddoppio della ferrovia a ponente.

## Sicurezza: un concetto che non si metabolizza

Quante volte ne abbiamo parlato a bordo, la sicurezza equivale al lavoro dell'uomo, a bordo negli anni dopo guerra latitava questo

concetto , l'uomo era disponibile a farsi schiavizzare per portare a casa la paga.

In questi anni , specialmente gli ultimi, la sicurezza si sposa con la professionalità, ma non sempre l'uomo il lavoratore percepisce i pericoli, come nell'edilizia dove i ponteggi sono trappole mortali, o nei depositi di gas dove le esalazioni sono letali.

In Italia dall'inizio dell'anno sono 750 i morti secondo l'Inail provocati dalle migliaia di incidenti sul lavoro.

## RITORNA IL NUCLEARE

**Valencia.** (Paolo Bosso). Al ventiquattresimo Euromed Convention di Grimaldi, tenutosi quest'anno a Valencia, l'agenda ambientale è stato il tema dominante.

Al centro dei panel di venerdì scorso, l'obiettivo zero emissioni entro il 2050 da parte dello shipping, che i legislatori e gli organismi internazionali - in primis ONU, International Maritime Organization (IMO) e International Chamber of Shipping (ICS) - si sono impegnati a raggiungere. Una trasformazione radicale in un contesto economico mondiale appena ripresi dal lockdown, con le materie prime che scarseggiano (tra cui i semiconduttori) e una logistica che fa fatica a seguire la domanda. «Le prime misure concrete potrebbero essere approvate a novembre, per entrare in vigore nel 2023», spiega Hiroyuki Yamada, direttore Marine Environment dell'IMO.

«L'obiettivo - continua - è dimezzare le emissioni entro il 2030. Tra il 2022 al 2023 avremo le prime analisi sull'impatto di queste misure. A novembre avremo un dibattito sui fondi. Infine, la riunione della COP26 a novembre, che a sua volta avrà un impatto sulle nostre strategie». I fondi sarebbero i 5 miliardi richiesti dagli armatori a più riprese, con lo scopo di dare un'accelerata allo sviluppo delle tecnologie che abbattano le emissioni. Il problema è come finanziarlo.

*da Informatore Marittimo Napoli*

## Profughi e rifugiati, l'Unhcr faccia il suo dovere

di Anna Bono

La richiesta di costruire muri e barriere ai confini dell'Ue è legittima. L'immigrazione illegale è un peso economico e una minaccia alla sicurezza per i Paesi destinatari. Sono pochissimi gli immigrati che chiedono asilo ad averne realmente diritto. E per i profughi e i rifugiati veri, deve essere evitata l'odissea dei trafficanti. Ci pensi l'Unhcr, l'agenzia dell'ONU . Da *La Bussola quotidiana*

## Il Gotha del florovivaismo a Genova

Più di cento tra esperti, produttori e rappresentanti istituzionali da tutta Italia, Gran Bretagna, Olanda e Cina a Genova per la giornata dedicata alla promozione internazionale del settore. La dodicesima edizione delle floralies in programma ai Parchi e ai Musei di Nervi dal 23 aprile all'8 maggio 2022. Sono oltre cento i partecipanti accreditati in presenza alla “Giornata dedicata alla promozione internazionale del florovivaismo”, in programma a Nervi. La giornata, organizzata da Porto Antico di Genova Spa nell'ambito delle attività propedeutiche a Euroflora 2022, si è svolta in una mattinata di lavori al Teatro degli Emiliani e in una visita pomeridiana alle aree espositive dei Parchi e dei Musei di Nervi.

## EMOTION NETWORK, UN PROGETTO INNOVATIVO

Mi permetto di inviarvi un aggiornamento sul nuovo progetto di Emotion Network (società fondata da mio figlio Mattia, Alec Ross e altri imprenditori amanti dell'Italia e dell'innovazione) in collaborazione con Facebook e in co-produzione con Lotus (Leone

Film Group), che ha prodotto \*Tech.Emotion\*, una docu-serie che sarà in onda per sei settimane su \*SKY Arte da lunedì 18 ottobre alle 20:30\* e su \*SKYTg24 da mercoledì 20 ottobre alle 21:30\* a partire dalla prossima settimana.

Qui si può vedere il video di Best Of del progetto:

<https://www.emotionnetwork.eu/the-best-of/>

Al seguente link, e in allegato, l'articolo di lancio del progetto sul Corriere della Sera:

[https://www.corriere.it/economia/aziende/21\\_ottobre\\_15/docuserie-teche-motion-chef-bottura-si-racconta-emozioni-innovazione-cosi-l-italia-riparte-6eae756e-2d98-11ec-be4a-8aaf23299e0e.shtml](https://www.corriere.it/economia/aziende/21_ottobre_15/docuserie-teche-motion-chef-bottura-si-racconta-emozioni-innovazione-cosi-l-italia-riparte-6eae756e-2d98-11ec-be4a-8aaf23299e0e.shtml) La serie ha l'obiettivo di favorire una nuova visione in cui si uniscano la tecnologia con le emozioni, l'innovazione con la creatività, per far emergere le potenzialità dell'Italia per attrarre investimenti e sbloccare il nostro potenziale, mettendo l'Umanesimo al centro del capitalismo.

Lo fa attraverso ospiti illustri italiani ed internazionali (Alec Ross, Sheryl Sandberg, Brunello Cucinelli, Marc Benioff, Oscar Farinetti, Massimo Bottura, Lorenzo Bertelli, Stefano Domenicali, Patricia Urquiola ed altri), viaggiando tra le eccellenze del nostro Paese.

Se apprezzate anche voi questa visione condividete pure questo messaggio con chi abbia a cuore l'Italia allo stesso modo.

Un saluto, Luigi Mor

---

**SUCCESSO AL SALONE DEL LIBRO**  
**A TORINO DELLE STORIE DI**

# MARE PRESENTATE DALLA GUARDIA COSTIERA

**TORINO** Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera ha preso parte, per la prima volta, al Salone Internazionale del Libro, la più importante manifestazione italiana dedicata ai libri e all’editoria, iniziata il 14 ottobre e in programma fino a oggi al centro congressi Lingotto Fiere di Torino.

Tema di questa edizione, la prima dopo la chiusura per la pandemia, è “Vita Supernova”, nel settimo centenario della morte di Dante Alighieri. La vita che riparte, dunque, e lo fa attraverso il valore della cultura e della memoria. Da qui l’idea del Comando generale di presentare, in un palcoscenico importante come il Salone di Torino, la collana letteraria, “Storie di mare”, edita da All Around. Un progetto che rientra nelle iniziative editoriali promosse dal Corpo per diffondere la conservazione della memoria e dell’immenso patrimonio delle tradizioni marittime del nostro Paese.

“Storie di mare” è stata presentata, ufficialmente, domenica 17 ottobre, presso lo stand dello Stato Maggiore Difesa, dalla giornalista Lucia Visca, amministratore delegato di All Around e dal Capitano di Vascello Cosimo Nicastro, direttore della collana e Capo ufficio comunicazione del Comando Generale, alla presenza degli autori Donatella Alfonso e Marco Di Milla.

*“Questa collana – ha detto Lucia Visca nel suo saluto introduttivo – è uno dei rari esempi di collaborazione tra pubblico e privato, con la particolarità di aver pubblicato in un anno, contraddistinto dall’emergenza sanitaria causata dalla pandemia, già 5 libri; frutto di un*

*lavoro sinergico, caratterizzato da una grande qualità e da una attenta ricerca storica.”*

*“Un momento importante - ha dichiarato il Comandante Nicastro - che suggella un percorso comunicativo con progettualità definite di comunicazione. La Guardia Costiera – ha sottolineato il direttore della collana - da anni investe sulla cultura del mare nella convinzione che un Paese a forte vocazione marittima come la nostra Italia, circondato da 8.000 chilometri di costa, debba dare quel giusto riconoscimento e valore al mare non soltanto da un punto di vista paesaggistico ma anche culturale, scientifico, storico ed economico, per raccontarlo in maniera completamente trasversale: da un punto di vista narrativo, tecnico e divulgativo. Un’idea editoriale, quella nata dalla collaborazione fra All Around e Guardia Costiera, opportuna e necessaria per parlare di valori e cultura, ma anche per raccontare episodi meno conosciuti, meno clamorosi, ma altrettanto significativi e sicuramente meritevoli di essere ricordati e portati all’attenzione di tutti.”*

Ad oggi, questi i cinque i libri di “storie di mare” pubblicati.

il primo, “Navi Mute. Il mistero sulla morte del Comandante Natale De Grazia”, scritto a quattro mani dai giornalisti Giampiero Cazzato e Marco Di Milla, quest’ultimo anche sottufficiale della Guardia Costiera, parte dai valori umani e professionali che hanno contraddistinto la preziosa esistenza di De Grazia, ripercorrendo le circostanze che portarono alla sua morte. Ufficiale in servizio alla Capitaneria di porto di Reggio Calabria e tenace investigatore – ha spiegato il suo autore – De Grazia fu chiamato dalla Procura a fare luce su un traffico illecito di rifiuti radioattivi nel Mediterraneo, in virtù della sua perizia e delle sue spiccate qualità morali.

Il secondo libro della collana, dal titolo “Affondate le navi”, presentato dall’autrice e giornalista Donatella Alfonso è dedicato a Enrico Roni, Comandante della Capitaneria di porto di Savona, che nel giorno

dell'armistizio, l'8 settembre del '43, prese una decisione difficile: quella di far allontanare il naviglio militare, di base nel porto di Savona, per non consegnarlo ai tedeschi rischiando anche la vita. Commentando, qualche anno dopo, Roni disse *“Ho fatto soltanto il mio dovere”*. *“Questo libro - ha commentato la scrittrice Donatella Alfonso - vuole essere il giusto riconoscimento alle scelte coraggiose di un uomo, che in un momento difficile per il Paese, scelse da che parte stare”*.

Sono altri tre i volumi che trattano altrettanti passaggi cruciali della storia della marineria italiana.

“Il giorno del diavolo”, scritto da Maurizio Piccirilli è un libro che racconta del difficoltoso primo grande soccorso in mare: quello prestato alla nave *London Valour* nelle acque genovesi, negli anni settanta - periodo in cui ancora le Capitanerie non potevano disporre delle odierne tecnologie per effettuare i soccorsi in mare – conclusosi con il salvataggio di 38 membri dell'equipaggio scampati alla morte grazie al coraggio e al valore dell'allora Tenente di vascello Giuseppe Telmon, al comando di una motovedetta della Capitaneria genovese.

La quarta opera della collana, che si intitola “Incanto del blu”, di Marina Viola, racconta del nostro mare e, in particolare, di quel prezioso e allo stesso tempo fragile ecosistema marino presente nelle aree di maggior pregio che percorrono gli 8.000 km di coste del nostro Paese, suddivise in zone a differente grado di tutela, da sempre affidata alla Guardia costiera, per una corretta fruizione delle stesse Aree protette da parte di turisti e cittadini.

Si arriva poi al libro “Silurate”, e con esso ad un altro doloroso capitolo della storia marittima della nostra nazionale, ovvero uno dei tantissimi affondamenti avvenuti per causa bellica durante la Seconda guerra mondiale.

La storia che viene raccontata in questo libro dal professore Luciano Zani è una storia nota, alla quale si è però deciso di

conferire ulteriore potenzialità, nonché la possibilità di essere conosciuta ai più, facendo in modo che “uscisse” dalle isole ponziane per poter continuare a navigare e raccontare al Paese un piccolo grande pezzo di storia di quel periodo. La scoperta risale al 2008 quando l’Ufficio Comunicazione del Comando generale, impegnato in ricerche storiche, si imbattè nei documenti ufficiali relativi al piroscampo Santa Lucia, grazie ai quali la storia poté emergere.

A conclusione dell’evento, il comandante Nicastro ha dato appuntamento ai lettori all’edizione 2022 del salone del libro, annunciando le prossime uscite della collana Storie di mare: “Sotto le stelle del Giglio”, a 10 anni esatti dal naufragio della nave Costa Concordia, il ricordo della notte del 13 gennaio 2012 - in cui, sotto il coordinamento della Guardia Costiera, furono salvate oltre 4000 persone - affidato alla penna dello scrittore e sceneggiatore televisivo Salvatore De Mola. Un altro titolo, in uscita nella primavera 2022, sarà dedicato alle processioni religiose che si svolgono in mare, che da sempre vedono la Guardia Costiera occuparsi della loro sicurezza, per capire cosa rappresentano per i tanti comuni costieri che le ospitano, per le tradizioni delle popolazioni che vivono sul mare.

*Link per*

*visualizza <https://www.youtube.com/watch?v=RnaxBOeBiGcre> la Presentazione della collana di libri "Storie di Mare": Link per scaricare un contributo di immagini: <https://we.tl/t-L3j9K7FOU5>*

**Roma, 18.10.2021**

---

## **LETTERE**

### **Quando scienza e poesia entrano sul ponte di comando**

Ciao Decio, è un pò che non ci sentiamo. Qui a Camogli ci stiamo occupando negli ultimi tempi - come di consueto e secondo le possibilità - di storia marinara, un po' alla Società Capitani ed un po' al Museo Civico.

Ti scrivo per manifestare la mia ammirazione per l'ultima edizione (19) delle notizie DL, la cui lettura a 360° è stata un rilevante arricchimento della nostra formidabile tradizione nautica. Mi sono divorato tutti gli interventi degli autorevoli scrittori. Complimenti!

Cari saluti,

**Bruno Malatesta - Soc. Capitani Camogli"**

**Grazie della tua solidarietà Bruno, e delle autorevoli belle parole che hai espresso verso il nostro lavoro, dette da te esperto sono un viatico a proseguire la navigazione. Il tuo libro La via delle**

*Meridiane è un testo scientifico e poetico. Lo rileggo spesso, mi porta il respiro delle nostre costiere e la bravura dei nostri capitani, scrittori e professionisti. Auguri a tutti voi.*

---

## LA NOSTRA SANITA' RACCONTATA DA CHI L'HA SUBITA

### PRONTO SOCCORSO PER UN PAESE CONFUSO

Il racconto di un paziente che ha vissuto l'esperienza estrema

In questo Paese siamo rimasti prigionieri a causa della pandemia per almeno due anni, prima che, per contrastare il virus Covid19, uscisse un vaccino che credenti o non sui benefici del prodotto si vaccinasse oltre il 60% della popolazione.. Questa imposizione governativa ha significato una serie di restrizioni alla libertà personale che tutti hanno provato sulla propria pelle.

Ma se è vero che ogni realtà ha il suo significato, altre realtà hanno sconvolto la nostra vita, mi riferisco a quella istituzione gigantesca che significa la sanità pubblica, per non citare l'OMS. È qui che si è dimostrata tutta la carenza di organizzazione logica e intelligente dell'uomo, Prendiamo ad esempio quelle strutture chiamate Pronto Soccorso che, a seconda del grado di sviluppo regionale, registrano una malformazione alfabetica e intellettuale di chi le amministra.

M ha raccontato un carissimo amico coetaneo, di cui non voglio fare nome, né rivelare in quale città è capitato l'incidente che lo ha ricoverato in questa struttura, perchè non mi sembra giusto fare, come si dice, di ogni erba un fascio. Non se lo merita chi lavora onestamente.

Questo amico mi ha raccontato di essere caduto per strada inciampando e l'ambulanza lo ha portato velocemente al Pronto Soccorso

Una esperienza allucinante dal punto di vista umano.

26 ore in una lettiga/barella impedito a muoversi in una struttura articolata in locali comunicanti , terra, primo piano, dove ci sono tutti gli strumenti necessari per un referto completo. Infermieri che ti “barellano” come una barca rollante e beccheggianti e ti sottopongono a tanti esami clinici che non avresti mai regalato al tuo corpo, stupito e choccato.

Ma c'è un ma, nella cabina di regia un medico, responsabile, a tratti visibile, verifica che il protocollo di navigazione del P. S. venga eseguito alla lettera per il dannato paziente che ritorna al suo posto iniziale.

Questo amico mi confida che dentro questo antro dantesco peraltro moderno, ha intravisto in un locale attiguo un medico come un grosso topone, questo medico non si è mai presentato ai ricoverati ( nessun dubbio che comunicasse solo con la cabina di regia), mentre in 26 ore era preda di ottimi infermieri, che ti ignoravano se osavi chiedere qualcosa oltre il tuo rapporto con il protocollo burocratico .

Ti eri accorto che dopo qualche ora eri prigioniero, non ti potevi muovere, la tua roba ( vestiti, scarpe, documenti, portafoglio...) era stata raccolta quando ti sono venuti a prendere dall'ambulanza. L'avevano messa in un sacco e posta dietro il materasso della lettiga, impossibile da raggiungere né te lo lasciavano fare. E così, senza nemmeno un bicchiere d'acqua, un tranquillante, qualcosa che facesse parte del rapporto umano. Il mio amico fremeva non potendo tra l'altro comunicare con la famiglia, il telefono personale si era guastato nella caduta. D'altra parte, il P.S. non prevede la ricarica.

Era isolato dal mondo. E così era passata, si fa per dire, la giornata.

Prima di spegnere la luce per la notte, circolavano tra gli infermieri, molti soggetti che con la tuta della sicurezza sembravano volenterosi gabbiani attorno ai naufraghi in lettiga, chiedevano chi sei, come ti chiami, ma niente altro.

La notte chi ha dormito? Lamenti e presenze nello spirito. La mattina dopo il suo medico e la famiglia erano riusciti a prendere qualche contatto con la direzione del P.S. per dimetterlo. Il lenzuolo era fradicio di sudore, voleva cambiarsi, ma gli ordini... Poi venne l'ok, un infermiere lo aiutò a mettersi un camice lungo oltre il ginocchio, e con questo abito doveva uscire dalla struttura, Ricordava i tanti casi di decessi in altre strutture che, per timore del Virus, non consentivano ai parenti di vistare i ricoverati, molti morivano senza averli visti ancora una volta. Ma che cosa temevano nei nosocomi? Dove sta la logica del rapporto ospedale/paziente?

Finalmente l'uscita, con il camice, ma una volta a casa si era accorto che gli avevano sfilato i soldi dal portafoglio, lasciando cortesemente tutti i documenti... ( DL )

## LETTURE UTILI

Solo qualche segnalazione che riteniamo corretta di magazine online e canali TV.

FIUME, rivista di studi adriatici, semestrale, vede la luce nel 1923 a Fiume e viene stampata fino al 1940; rinacque nel 1952 e nel 1960 venne ricostituita la redazione a Roma della Società

**di Studi Fiumani . Pubblicazione indispensabile per capire e conoscere la storia di questa città .**

**Primo Canale, unica emittente privata al servizio dei cittadini,  
editore Maurizio Rossi.**

**Ship2Shore**

**Shipping Italy**

**InforMare**

**ShipMag**

**SVNsolovelanet**

**Liguria Nautica**

**CSTN**

**SCNMCAMOGGLI.ORG**

**PROCIDAOGGI**

---

---

**L'ANALISI**

di Tobia Costagliola

## La transizione ecologica tra utopia e realtà, la rivoluzione green

### Seconda puntata

*Il nostro autorevole Tobia Costagliola come promesso continua il suo percorso di cronaca, attualità e pensiero sull'ambiente rapportandolo anche al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'ambiente è il protagonista, ma anche tutti gli strumenti per affrontare la sfida della riduzione delle emissioni con tutto quello che dovete sapere delle realtà normative UE e il faticoso cammino del nostro Paese. Come afferma Roberto Cingolani, Ministro della Transizione Ecologica, in una intervista a Elle Decor di giugno 2021, l'obiettivo per i prossimi nove anni è produrre il 70% dell'energia elettrica che usiamo oggi con fonti rinnovabili, insufficienti per installare 70 miliardi di watt di potenza , almeno 8 ogni anno. Il consumo di 6.000 watt di potenza elettrica non è a misura di transizione. Negli ultimi dieci anni la totale deregulation ci è costata 400mila morti nonché 1.200 miliardi di dollari. Ora – dice il ministro- sono 69 miliardi in progetto stanziati per avviare la rivoluzione green del Sistema Paese. Ma – la nostra opinione come DL Notizie- è anche la fonte nucleare: dalla Francia ad altri Paesi, cui siamo tributari , insieme a gas e altri combustibili come la Libia e l'Algeria, e ora l'Azerbaijan, Ma questo è un altro discorso che faremo più avanti. (DL)*

Continuiamo la nostra rassegna dei parchi eolici “off shore” nel tentativo di verificare se e in quale misura potranno contribuire concretamente alla realizzazione della tanto auspicata transizione ecologica in Italia. Ci siamo proposti di affrontare soltanto l'eolico “off shore” pur rendendoci conto di tutte le altre energie alternative e rinnovabili: eoliche in terraferma, solare, geotermiche, biomasse, gas, oceaniche, idrauliche, idro-termiche, ecc.

Potranno tutte queste fonti consentire all'Italia di raggiungere gli ambiziosi obiettivi posti dal Governo nel PNIEC 2030 (Piano

nazionale per l'Energia e il clima 2030)? La risposta a questa domanda, già posta nella precedente puntata, dipenderà, soltanto dalla nostra capacità di imbrigliare progetti ed iniziative in razionali, dinamici e innovativi processi decisionali dopo aver mandato al macero leggi, normative e procedure a cui siamo sempre stati “masochisticamente” affezionati.

Il PNIEC 2030, presentato nel 2018 alla CE, ha ottenuto una valutazione positiva nel 2019 e, nello stesso anno, nel corso di un'ampia consultazione pubblica ne è stata eseguita la valutazione strategica a cui ha fatto seguito un positivo confronto con Regioni ed Enti Locali, i quali hanno espresso un parere positivo a seguito del recepimento di vari e importanti suggerimenti. Qualche informazione sul citato PNIEC: si tratta di uno strumento fondamentale che segna l'inizio di un importante cambiamento nella politica energetica e ambientale del nostro Paese verso la “de-carbonizzazione”. Il Piano si struttura in 5 linee d'intervento, che si svilupperanno in maniera integrata: dalla “de-carbonizzazione” all'efficienza e sicurezza energetica, passando attraverso lo sviluppo del mercato interno dell'energia, della ricerca, dell'innovazione e della competitività.

L'obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione. Nel PNIEC il governo italiano si è impegnato a dotare il paese di circa 20.000 MW di capacità installata di cui circa 1000MW di capacità eolica “offshore”. Tuttavia, considerando l'inderogabilità della transizione ecologica ed energetica, il PNIEC è, comunque, in continua evoluzione ed aggiornamento. Infatti, mentre l'Italia partiva faticosamente nell'attuazione del PNIEC, l'Unione Europea ha stabilito, nel mese di luglio 2021, un nuovo target (Fit for 55), per la riduzione del 55% di CO2 entro il 2030 per raggiungere la piena neutralità climatica al 2050. Ovviamente ciò richiede ai 27 stati membri la revisione degli impegni già impostati in ogni singolo PNIEC.

La parte del leone al fotovoltaico ed all'eolico”. Ma ce la faremo?

L'Italia dovrebbe incrementare la produzione energetica rinnovabile di circa 60 GW sopra ai 56 GW attivi al 2020. Il vecchio PNIEC proponeva una crescita di solo 39 GW. L'aumento, secondo il ministro Cingolani sarà sia a carico delle rinnovabili programmabili (idroelettrico, bioenergie, geotermia) che non (fotovoltaico ed eolico). Per la precisione sarebbero le seconde a fare la parte da leone, con 64 GW di capacità fotovoltaica e 23 GW per l'eolico. Il ministro ha affermato che tutte le previsioni dovranno essere "verificate anno per anno", in base all'andamento tecnologico. E che la scelta del tipo di misura più efficace ha alla base due variabili imperniate, da un lato, sulla maturità del mercato e, dall'altro, sulla maturità tecnologica (cfr. audizioni al Senato 2021).

Abbiamo sopra accennato che l'Italia è partita faticosamente col PNIEC. Basta vedere come procede l'attuazione del DM FER1 del 4.7.19 2019. Il Decreto FER1 o Decreto Rinnovabili, aveva introdotto un nuovo meccanismo di incentivazione per la realizzazione di nuovi impianti di produzione di energia rinnovabile. Riguarda, in particolare, impianti fotovoltaici, eolici, idroelettrici e a gas di depurazione e prevede una serie di requisiti per l'accesso agli incentivi. Ebbene, sono stati assegnati soltanto 859 MW di rinnovabili elettriche sugli oltre 3.316 MW in gara.

E' il sesto fiasco di fila per le procedure di registro ed asta delle rinnovabili elettriche. Il GSE Spa (Gestore Servizi Energetici) ha pubblicato ieri le graduatorie degli impianti risultati in posizione utile per richiedere gli incentivi del DM 04/07/2019 (DM Fer 1), mostrando ancora una volta un meccanismo zoppicante. Su 2.685 MW di contingente disponibile nelle Aste, sono arrivate offerte per appena 630 MW. Non è andata meglio con l'iscrizione ai Registri, con 229,4 MW richiesti su una potenza totale di 631 MW (cifre: rinnovabili.it 28.9.21). Intanto, in piena attuazione del decreto di semplificazione nazionale tanto osannato, si attende ancora un nuovo decreto, FR2, fin dal mese di Novembre del 2020 e ancora non pronto, con le opportune modifiche e ulteriori semplificazioni per velocizzare le gare e renderle più interessanti (appetibili). A me sembra che, nonostante le buone

intenzioni , i fatti ci dicono, ancora una volta, che siamo un paese ancora “lento” anche nell’era “Draghi”.

### ONU e CE : come vedono l’energia nucleare

Ritengo comunque doveroso evidenziare che l’IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) l’organizzazione dell’Onu che analizza il cambiamento climatico, ritiene che, almeno nel breve-medio termine, un ruolo chiave dovrà ancora essere giocato dall’energia nucleare. Ciò per recuperare il ritardo accumulato per il negazionismo della crisi climatica e per tutti gli altri fattori speculativi legati a calcoli ed interessi di parte che, ostinatamente, non hanno mai pensato al futuro “incombente”. Ho scritto di breve-medio termine perché l’energia nucleare è stata considerata dalla Commissione Europea un’energia non rinnovabile e, nonostante rappresenti in gran parte una forma di energia pulita dal punto di vista delle emissioni di CO2 e sia una valida alternativa ai tradizionali combustibili fossili, presenta diversi problemi ambientali e di pubblica sicurezza. Ma è importante essere consapevoli che non si tratta di una fonte rinnovabile: le tonnellate di uranio che si stanno quotidianamente consumando per produrre energia non sono eterne e non si riproducono...

Per quanto riguarda l’Italia, dopo il referendum abrogativo, ammettendo, per assurdo, che fossimo tutti d’accordo per il ripristino del nucleare, pensate che saremmo in grado di riorganizzarci prima dell’anno 3000 DC?

Vediamo, intanto cosa saremo in grado di fare con l’eolico “Off shore”.

**Canale di Sicilia. Il maggior parco eolico galleggiante del mondo.**

Gli ingegneri Luigi e Alessandro Severini progettisti del parco eolico di Taranto hanno anche redatto altri due progetti per parchi eolici “flottanti” in Sicilia ed in Sardegna. Questa notizia è stata riportata da varie testate nazionali, tra cui ho selezionato il Sole24ore del 7 maggio del corrente anno stralciando un articolo di Domenico Palmiotti:

[...] I nuovi programmi per Sicilia e Sardegna.

Gli ingegneri Severini stanno intanto lavorando ai due grandi parchi eolici di Sicilia (Marsala) e Sardegna (costa del Sulcis). Il primo da 250 MW, il secondo da 450 MW. Un investimento complessivo di circa 2 miliardi di euro, di cui 750 milioni relativi alla Sicilia. Il progetto siciliano è stato sviluppato dalla società danese Copenhagen Offshore Partners con il sostegno del fondo Copenhagen Infrastructure Partners. «Parliamo di parchi eolici con bassissimo impatto visivo, a 30-35 chilometri dalla costa, e soprattutto galleggianti –afferma Alessandro Severini –. Nel 2008, quando abbiamo lanciato l’idea del parco a Taranto, parlare di floating era avveniristico. Se ne discuteva nelle Università mentre adesso abbiamo tecnologie mature. Noi useremo fondazioni con tecnologia Stiesdal, il padre dell’eolico in Danimarca». «Le nostre tempistiche — afferma Luigi Severini – prevedono la prossima consegna dello studio di impatto ambientale per il sito della Sicilia per poi impegnare tutto il 2023 per l’iter amministrativo e autorizzativo. Sei mesi dopo l’avvenuta presentazione dello studio per la Sicilia, toccherà a quello per il sito della Sardegna». [...]

Dopo questa sintetica notizia, particolari più dettagliati si possono rilevare dal progetto presentato agli enti competenti così titolato:

“Progetto di un parco eolico off-shore di tipo galleggiante e delle relative opere di connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) da realizzarsi nel Canale di Sicilia, della potenza di 2793 MW, costituito da 190 aerogeneratori della potenza di 14,7 MW”. (Progetto, studio preliminare e relativa documentazione, sono stati resi disponibili sul sito “tp24.it” di TP 24 cronaca e ambiente, di Trapani il 4 aprile 2021)

Committente Renexia SpA (Gruppo Toto) .

Progettista: MP Power Srl di Catania, firmato dal titolare Dott.Ing. Edoardo Boscarino (Mistero: Gli ingegneri Severini, padre e figlio, sono scomparsi. I miei tentativi evidentemente troppo maldestri, non mi hanno consentito di trovarne traccia: qualcosa mi è sfuggita).

La centrale progettata è atta a garantire un’offerta energetica da fonte non convenzionale pari a 8,4 TWH (1TWH = 1Terawattora= 1 miliardo di KW), per una potenza totale dell’impianto di circa 2,8

**GW. Dallo studio preliminare, presentato il 10 ottobre 2020, si rileva che il sito scelto è ubicato nel Canale di Sicilia a oltre 60 km dalla costa tra Mazara del Vallo e Trapani e a 30 Km dall'isola di Marettimo.**

**In queste acque, ad una profondità variabile dai 100 ai 600 metri, saranno ancorati i 190 aerogeneratori galleggianti e distanziati 3,5 Km l'uno dall'altro, ciascuno con una potenza nominale di 14,7 MW. Detto parco eolico off-shore sarà completo di opere di connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale che interesserà, oltre alla Sicilia, territori ed aree marine della Basilicata, Campania e Calabria.**

**Molteplici sono le opposizioni a questo progetto derivanti da una asserita sottovalutazione dell'impatto ambientale (pesca, flussi migratori di cetacei e uccelli, rotte di navigazione, paesaggio, ecc.) impatto negativo sull'occupazione (effetti sulla pesca) e sottovalutazione dei costi. Sono opposizioni che hanno innescato un processo dilatorio che, a ragione o a torto, va nella direzione opposta all'urgenza ormai riconosciuta, a livello globale, dell'utilizzo di nuove fonti di energia alternativa, in tempi molto stretti, dopo la colpevole e sterile inerzia a partire dalla fine del secolo scorso. A prescindere dall'individuazione delle migliori energie alternative, non possiamo permetterci il lusso delle usuali, eterne dialettiche democratiche, accademiche e non, che, storicamente, non hanno mai portato a nulla di buono, non riuscendo mai a conciliare tutte le differenti correnti di pensiero e...di interessi. Non è più quel tempo e quell'età: indubbiamente, chi detiene il potere decisionale ha il dovere di ascoltare tutti, accettare modifiche, suggerimenti e procedere speditamente senza ripetere la solita, storica esperienza di restare in un "opaco limbo" di "indecisione" mentre tutti discutono, manifestano e si agitano provocando solo danni. Nel frattempo, la restante parte del Mondo va avanti riuscendo a trovare, meglio di noi, sintesi ed efficaci e tempestive soluzioni. Basta guardarsi intorno.**

**Seguendo la diffusa corrente di pensiero indotta dalla consapevolezza dei colpevoli ritardi nel fronteggiare una "emergenza planetaria che ci condurrà ad una posizione di non ritorno", io credo che, soprattutto in Italia, sia tempo, ormai, di procedere più speditamente in questa "vitale" transizione eco-energetica senza ulteriori indugi e intralci**

burocratici. Considerando poi l'attuale straordinario rincaro del petrolio e del gas, non potremmo neanche permetterci il lusso di ridurre subito l'utilizzo e l'acquisto perché il livello raggiunto delle energie alternative è ancora irrisorio.

Comunque è mia intenzione ritornare su questi argomenti per dissertare ancora di riscaldamento globale, fonti di energie, rinnovabili e non, IPCC ( Intergovernmental Panel on Climate Change), pensiero unico, mistificazioni e, perché no?. di complottismo. In questo contesto, continuerò comunque a scrivere, come mi sono proposto, degli impianti eolici off-shore; ormai l'ho promesso. Vorrei anche accennare all'ormai diffuso senso di colpa in noi inculcato, che dovrebbe indurre gran parte dell'umanità ad accettare, con rassegnazione, una espiazione per i mali che essa stessa ha causato e quindi anche l'inevitabile onere economico e sociale che ne deriverebbe: nulla è impossibile ma non credo riusciremo a conciliare la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica annunciata. E quando in tanti sono a pagare, ci sono sempre gli stessi "pochi" che...incassano. Intanto comincio a pensarci e non mi rassegno. Il discorso continua. Alla prossima.

Ravenna, 1 ottobre 2021

Tobia Costagliola

## COLOMBO navigatore e la storia presa per le orecchie a scuola

Una corrispondenza “compattata” dell’illustre collaboratore

Il 17/10/2021 23:25, Silvestro Sannino ha scritto:

Caro Decio, domani è il giorno di Colombo. L'Istituto nautico di Torre del Greco è intitolato allo scopritore del continente americano ma penso che neanche se ne accorgono. Io ho scritto un libro su Colombo Navigatore ma la preside non mi ha mai invitato a tenere una realazione su Colombo! Sono i segni dei tempi? Non so certa gente che concetto abbia della scuola e della educazione istruzione.

Gli italiani si vantano di non conoscere la Storia. Ma di recente mi pare si va oltre ogni immaginazione. Sono stati evocati in modo improprio termini come fascismo e squadristo degli anni venti del secolo scorso. Gli stessi un paio di anni fa sostenevano i gilé gialli a Parigi contro il governo francese e gli stessi dicono che la loro stella Polare è l'Europa. Con tutta la buona volontà non riesco a capire di che tipi di umanoidi si tratti. Nella nota riservata che ti

inviai a Santa Barbara del 2020 indicai gli aspetti essenziali relativi

alle due tematiche alegate. Gli argomenti sono ben trattati in letteratura, sia il RADAR (Skolnik, etc.) sia le longitudini (Derek Howes etc.). Per quest'ultimo faccio ancora notare che tutti i testi di Navigazione e Astronomia, fino alla fine dell'800, trattavano le distanze lunari e sono oggi reperibili in internet. Il mio approccio cerca di essere su un piano culturale più elevato e privo di tecnicismi; e tu sei uno dei pochi

(con Renato Ferraro) che riesce a capire la mia visione ed il mio taglio della tematica; ma tu hai sul groppone sessanta anni di letture varie e non banali ed hai dialogato da vicino con gente come Volta, Piattelli, Bonaria, Ciampa...

Dobbiamo parlare un po' dell'ambiente e dei cambiamenti climatici, Qualche osservazione al recente rapporto del WMO sul clima (di ben 2956 pagine) penso sia doverosa e tu sei stato sempre molto sensibile all'argomento. Un affettuoso abbraccio

Silvestro Sannino

Il 24 novembre la quarta edizione del Convegno internazionale

## “Un mare di Svizzera 4”: riflettori accesi sul futuro di un Ticino legato alla logistica

LUGANO .In anteprima i grandi piani di sviluppo portuale di Genova in connessione con la Svizzera

**Un mare di Svizzera 4. Torna a Lugano il tradizionale appuntamento sul futuro del Ticino in quanto “terra di mezzo” fra l’oltre Gottardo e la concentrazione industriale e produttiva a sud, sull’impatto delle nuove infrastrutture e il possibile insediamento di nuove attività strategiche. La Conferenza quest’anno si svolgerà il 24 novembre presso la consueta sede del LAC di Lugano e vedrà anche un’intera sessione dedicata allo sviluppo delle relazioni fra la Svizzera e i porti dell’alto Tirreno, con la presentazione in anteprima del timing delle grandi opere che verranno realizzate in particolare nel porto e per il porto di Genova. Dibattito aperto anche sui delicatissimi equilibri nel mercato internazionale della logistica con riflettori accesi, fra l’altro, sull’incremento dei noli, sul costo delle materie prime e sulla scarsità di autisti nel mondo dell’autotrasporto.**

**Lugano, 12 ottobre 2021**

---

---

## **Logbook Promotori del mare Museo Galata**

**Newsletter ottobre 2021**

**GENOVA.** In questo Logbook tante iniziative dell'Associazione: il 26th Forum dell'AMMM, Associazione Musei Marittimi del Mediterraneo a Barcellona, il laboratorio per il Festival della Scienza, le iniziative al Galata per le celebrazioni di Colombo.

**A proposito di AMMM: congratulazioni al nostro Vice Presidente Maurizio Daccà, eletto nel comitato esecutivo!**

**Per le Storie dei Promotori incontriamo Pierluigi Ferrari e la First P&I insurance Broker, con il figlio Francesco Ferrari, Laura Mennoni e Gianluigi Zanga.**

**Per musei e collezioni, vi invitiamo a scoprire il Museu Marítim de Barcelona, che ha ospitato il Forum AMMM.**

**Il progetto del mese è dedicato al Complesso Monumentale della Lanterna e ai nuovi pannelli didattici che arricchiscono il percorso di visita della passeggiata e dell'Open Air Museum. Il progetto ha visto la partnership dell'Associazione e la partecipazione di alcuni Associati. Buona lettura!**

**La Redazione**

**Storie dei Promotori**

**Un nuovo appuntamento con le Storie dei Promotori: incontriamo Pierluigi Ferrari, che ci ricorda le origini e i protagonisti dell'Associazione, gli stessi che abbiamo celebrato a giugno con la targa dedicata ai primi fondatori. Ma la storia va avanti con la First P&I Insurance Broker, con il figlio Francesco Ferrari, insieme a Laura Mennone e Gianluigi Zanga, che hanno raccolto il suo esempio nell'ambito delle assicurazioni marittime.**

## **Notizie dai Promotori**

### **26th FORUM OF MEDITERRANEAN MARITIME HERITAGE**

#### **Intangible Cultural Heritage**

**L'Associazione Promotori ha partecipato all'evento organizzato al Museo Marittimo di Barcellona da AMMM - Associazione Musei Marittimi del Mediterraneo. Maria Paola Profumo, Presidente AMMM uscente ha sottolineato le linee guida dei suoi due mandati, come l'importanza del rapporto tra pubblico privato e privato sociale anche nei musei, il valore della Responsabilità Sociale, Economica, Ambientale, l'importanza delle reti, di individuare e valorizzare le Buone Pratiche per farle diventare punti di riferimento.**

**Sono intervenuti ai lavori del forum: Maurizio Daccà, con un contributo video dal titolo “L’open air museum al Galata Museo del Mare si rinnova con il d pontile”, Anna Dentoni con la presentazione “Research, Storytelling and Museography: the Gallery of Shipowners**

at the Galata, Museo del Mare” e Pierangelo Campodonico con l'intervento “Un patrimonio immateriale marittimo: l'esperienza del viaggio per mare nei diari dell'emigrazione italiana per mare”.

Al termine del forum, nell'Assemblea generale, è stato eletto il nuovo Presidente AMMM, Davide Gnola, Direttore del Museo Marittimo di Cesenatico; il nostro Vice Presidente e Consigliere Mu.MA Maurizio Daccà è stato eletto all'interno dell'Executive Committee.

A tutti, un buon lavoro!

---

## AFORISMI E REALTA'

### L'UOMO NON E' SOLUBILE IN ACQUA

Un divertente contrappunto “ verbale “ tra due uomini di cultura

Caro Decio, non sono riuscito ad individuare il contesto da cui proviene la citazione in oggetto.

Affidandomi alla fantasia non vorrei darti una interpretazione errata ma ci provo lo stesso.

**Nel confronto tra uomo e acqua, l'uno appare come entità fisica che non è idrosolubile, l'altra è uno degli elementi naturali dal potenziale travolgente e distruttivo. Ergo: l'uomo può essere sopraffatto dall'acqua e scomparire. L'uomo, tuttavia, con la sua intelligenza, è qualcosa di più complesso e articolato con potenzialità ad essa superiori: l'uomo può imbrigliare e governare l'acqua in modo da trasformarne la sua potenza in effetti utili e benefici per lui, neutralizzandone la pericolosità. Se non lo fa, se non ne è in grado, la responsabilità resta sempre sua, non dell'acqua la cui funzione naturale è immutabile.**

**Dal punto di vista metaforico l'acqua può essere identificata come qualunque agente, esterno all'uomo stesso, che tende a contrastarlo, modificarlo o piegarlo . Sostanzialmente vuol dire che l'uomo non può dissolversi, scomparire, annullarsi nell'acqua delle avversità della vita o dei mali del mondo. Può, tuttavia, trasformarsi sia in meglio che in peggio. Ed ecco che se noi intendiamo, per uomo, una entità fisica, opposta all'acqua, ma dotata " de lo ben dell'intelletto", l'ipotetica solubilità non potrà mai essere realizzata, nel normale corso delle cose e degli eventi.**

**Potrei concludere che l'enunciazione di questo principio trasforma la metafora in un semplice aforisma sintetizzato nella citazione di cui sopra.**

**Cercherò nelle frasi famose qualche citazione che potrebbe darci maggiori lumi su questi argomenti. Chissà? Forse Platone, Archimede, Leonardo, Dante o Pasolini ?**

**Tobia Costagliola**

**Buongiorno**

**( a proposito de L'uomo non è solubile nell'acqua ), il significato letterale è che anche quando piove, si può uscire di casa senza ombrello, mentre se andiamo un po' più in là, intendo che non**

**dobbiamo preoccuparci di una perturbazione passeggera per vivere la nostra vita!**

**A presto**

**Nazareno Cerni**

**Vice Direttore Generale**

**Responsabile Danni Non Auto e Riassicurazione**

**Società Cattolica di Assicurazione S.p.A.**

**Largo Tazio Nuvolari 1, 20142 Milano - Italia**

**Tel. +39 02 27 73 813 Tel. +39 045 83 91 226**

**Mail/Skype4b: nazareno.cerni@cattolicaassicurazioni.it**

**www.cattolica.it**

---

## **GENOVA E IL CONTINUO CALO DEMOGRAFICO**

**Cause e Rimedi, libero dibattito**

**di Stefano Briata**

**Il direttore e amico Decio Lucano ha ricordato, con viva e seria preoccupazione, il calo demografico continuo che sta vivendo la città di Genova da poco più di 50 anni. Con ciò ha voluto ricordare in modo chiaro il pensiero di Ippocrate (Coo 460 a.C. ca – Larissa 377 a.C.): <<La vita è breve, l'arte lunga, le occasioni incerte, gli esperimenti pericolosi e le deduzioni difficili>>.**

**Nel 2020 Genova ha vissuto un calo demografico molto drammatico. Ci sono stati 3.308 nati e 10.031 morti con un saldo negativo di 6.723 abitanti; gli iscritti all'anagrafe sono stati 8.408 contro 8.507 cancellati per trasferimento di residenza, con un saldo negativo di 99 iscritti. L'implacabile crisi demografica genovese prosegue anche nell'anno in corso, il 2021.**

Secondo i dati ISTAT, la popolazione del capoluogo ligure era di 558.930 abitanti al 1° gennaio 2021, mentre è di 554.849 al 1° giugno 2021, con un saldo negativo di 4.081 abitanti. Genova nei primi 5 mesi dell'anno 2021 ha perso poco più di 4mila abitanti.

Nel periodo gennaio-maggio 2021 a Genova sono nate 1.273 persone e ne sono morte 3.669, con un saldo negativo di 2.396 cittadini: i deceduti sono quasi tre volte i nati. Poi, 3.990 persone sono arrivate a vivere in città, iscrivendosi all'anagrafe da altri comuni o dall'estero, mentre 5.675 se ne sono andate, con un saldo negativo di 1.685 iscritti.

Sono cifre da autoestinzione, un "urban shrinkage", ovvero restringimento urbano, tipico delle città industriali prive di sviluppo.

Il cosiddetto restringimento urbano è relativo all'abbandono di certi quartieri cittadini che rimangono spopolati, le aree industriali dismesse sono state abbandonate o parzialmente sostituite da unità abitative vuote e/o da insediamenti commerciali che però non contribuiscono a fermare la continua caduta demografica.

Infatti, la crisi demografica di Genova è classificata come "urban shrinkage", cioè un restringimento urbano che riguarda soprattutto le città post-industriali che non riescono a, o meglio non vogliono, trovare solide strategie di sviluppo e di rilancio.

Oltre al mancato rilancio industriale e un porto che arranca tra numerose difficoltà, Genova ha subito anche la mazzata del covid, soprattutto nel 2020.

Il tema del calo demografico a Genova è tabù, se ne parla poco o addirittura nulla; eppure, i numeri sono gravi, da auto-estinzione cui si deve porre rimedio al più presto. Si tratta di una delle emergenze principali della città, ma è un tema che si vuole esorcizzare. La popolazione genovese si sta allontanando sempre più da quota 600mila, mentre si è molto lontani dal massimo storico raggiunto nel 1969 con 848.121 abitanti.

Il ridimensionamento demografico di Genova è molto pesante, dato che rispetto al 1965 c'è stata una perdita del 35% dei suoi abitanti; per farla breve, un terzo della città non esiste più.

A Genova l'emergenza demografica ha radici molto profonde e lontane nel tempo, insieme a conseguenze gravi, che ha anche in Italia il tasso basso di natalità e un tasso di mortalità tra i più alti.

Che piaccia o no, il decremento degli italiani è stato per anni parzialmente compensato dai flussi degli arrivi stranieri nel Bel Paese e dal contributo alla natalità dato da quest'ultimi. Sono i residenti non italiani a tamponare in parte il declino demografico genovese, dato che una quota di loro, nel corso del tempo e a certe condizioni, acquisisce la cittadinanza italiana. È lecito supporre che senza di loro gli abitanti a Genova sarebbero intorno ai 450.000.

Anche i processi migratori si stanno attenuando, dato che si segnalano dati in controtendenza con fenomeni di redistribuzione dei migranti in altre aree italiane meno interessate alla crisi economica, a spostamenti in altri paesi europei o al fenomeno del ritorno in patria nel caso di ecuadoregni, peruviani e nordafricani.

Da Genova fuggono anche i genovesi, un fenomeno che contribuisce a indebolire ulteriormente la città, soprattutto se non si attirano i giovani con elevati livelli formativi di istruzione e di lavoro: questo dovrebbe essere l'obiettivo di una città con caratteristiche demografiche ormai strutturali, come quelle che emergono dal quadro che abbiamo delineato.

Quali sono le cause vere della fuga dei genovesi dalla città di Genova e quali sono i rimedi?

Vediamo le cause.

La fuga dei genovesi è dettata dal fatto che la città di Genova, ogni anno che passa, diventa sempre più invivibile dal punto di vista della qualità della vita, quali trasporto pubblico inefficiente, città non pulita, verde incolto, servizi per anziani molto insufficienti e qualità del commercio. Essi si trasferiscono, nelle due Riviere Liguri (Levante e Ponente) in Piemonte (soprattutto novese e ovadese), altri all'estero (Costa Azzurra, Svizzera).

I rimedi. Ci sono, ma non vengono messi in pratica. L'unica via per rimettere in sesto la città di Genova dal punto di vista demografico è quello di creare nuovi posti di lavoro. I posti di lavoro per una nuova

crescita economica e demografica non possono provenire da supermercati e centri commerciali, ma da industrie ad alta tecnologia e da industrie specializzate che nell'area metropolitana erano tante. Per riportare le industrie ci deve essere un rinnovo radicale delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e del trasporto pubblico urbano; deve essere rinnovata la città dal punto di vista urbanistico per renderla davvero vivibile. Inoltre deve essere rivisto il mercato degli affitti per favorire i giovani al lavoro e nello studio, e si deve migliorare anche la qualità della vita, con il verde urbano, i servizi sociali e le attrazioni.

Il turismo e il porto sono voci importanti (soprattutto la seconda), ma non sono sufficienti a fermare il declino demografico e rilanciare economicamente la città. A molti il turismo e il porto dà fastidio. Il primo può essere di qualità, ma ricordiamoci che Genova non sarà mai turistica, perché non è nelle sue caratteristiche. Il secondo, invece dà fastidio a molti, ai cittadini e ai politici: i motivi li conosco ma non li condivido, dato che la struttura portuale ha fatto la storia di Genova sin dall'epoca della Repubblica Marinara e dopo.

---

## BARCOLANA di barche e scherzetti della più bella regata del mondo

di Sergio Abrami

TRIESTE Caro Decio, sì ci sono, ti seguo sempre, ti seguo anche se come ben sai sono più legato al mondo delle barchette che delle navi.

Vela e spettacolo = BARCOLANA.

Vedrai quanto se ne parlerà nell'ambiente diportistico nei prossimi giorni. Quante discussioni e censure su una diretta RAI che ha seguito soltanto i maxi ecc. ecc. Non la riconosco più. Se la "Barcolana" è la

**BARCOLANA** è perchè ci sono in acqua migliaia di barche e barchette. Era una festa della vela, un ritrovarsi sull'acqua a fine stagione, tutti assieme appassionatamente, il matrimonio di Trieste, dei triestini con il Mare.

**Ora non più...**

**Ti giro alcuni miei pensieri che ho pubblicato su FB ( E SI RIFERIVANO ALL'EDIZIONE 2020 ANNULLATA ).**

**Buona lettura ...**

**52 Barcolana annullata (giustamente) per bora.**

**Safety first !**

**Non ricordo più quante Barcolane (Coppa di Autunno era il nome ufficiale, “barcolana” il nick name) ho fatto, partecipato da skipper o ospite su barche di clienti.**

**Sempre barchette piccole, festa della vela, antico spirito della Barcolana...**

**Sono stato uno dei primi a venire a Trieste "da fuori", ovvero dal lago di Iseo da metà anni '70... rompendo la tradizione di regata locale non conosciuta al di fuori del Golfo.**

**Le barchette? Illimit, Off Limit, Vivace, Scherzo, ARIA per citare quelle che ricordo.**

**Tutte barchette carrellabili.**

**Barcolana: una festa della vela.**

**Per me triestino expat un evento con un plus valore ...**

**Poche foto purtroppo ... l'unica che ho è sempre quella dell'Off -Limit che tra l'altro di tutte è l'unica mia barca personale le altre erano del cantiere costruttore o di clienti.**

**Sono state prodotte migliaia di barchette su mio disegno, il 99% in PRFV, la mia personale era in mogano kaya con fasciame a vista.**

**È stata due volte ospite per le regate allo YCA...**

**Rimpianti: non aver fatto nell'1981 il colpaccio con il micro tonner Scherzo .**

**Una banale avaria a mezzo miglio dall'arrivo mentre planando avevamo fatto strage di barche ben più grandi del 5.50 m dello Scherzo.**

Con “Scherzi a parte” stavamo facendo un risultatone, planando e surfando.

Primi con gran distacco in categoria ed in mezzo al plotone dei primissimi da assoluto, poi un banale pasticcio (si è rotto una femminella del timone e così, senza perderci d’animo siamo dovuti ricorrere ad un timone di fortuna), ma siamo arrivati. “

Non ci siamo ritirati: con mezzi di fortuna siamo arrivati fino in fondo.

Gesto tecnico/sportivo riconosciuto dagli organizzatori con una targa “dolce/amara” che vi propongo in foto.

Aneddoti di edizioni con bora 1979-1980?

Partire quasi in bonaccia con fiocco olimpico e una mano di terzaroli mentre sotto riva a Barcola passavano tranquillamente yole di canottieri e poche centinaia di metri fuori era già tutta una cresta bianca, ma ovviamente senza onda: fetch zero o quasi.

Le onde dopo la partenza al lasco, verso la boa di Muggia le facevano i barconi (yacht da crociera pieni di ogni ben di Dio). Dislocamenti importanti, velocità critica: cavo d’onda profondo che ti risucchiava in surf sottovento a tanti mq di tela. Da lì non uscivi ...

Soluzione: sventare, rallentare, essere ricuperati e sfilare la loro poppa per passare al vento forti di minor dislocamento e maggior tecnica nel portare la barca non distratti dai festeggiamenti a bordo.

Tutto vero: credetemi.

Come altro ricordo, ma edizione in bonaccia ed ariette randagie (così le definiva il giornalista Mainardi del Giornale di Brescia – cantore delle 100 miglia del Garda) , boa di Muggia : mar dei Sargassi di barche ferme che derivavano prendendosi per le sartie .

Soluzione vincente: girare molto alla larga... e lasciarli lì a litigare .

Acqua acqua! E vedere il vino che scorreva ...

Bei tempi!

Cancelliamo il 2020 anno bisesto e senza sesto (venti & venti, pensare che dal nome prometteva bene) ...

Congratulazioni per la coraggiosa e corretta scelta di annullare l'edizione 52.

**Ci vedremo nel 2021 forse con un'iniziativa che farà piacere ad alcuni testardi e molto sportivi armatori di una barchetta ancora diffusa in Adriatico.**

**Buon vento!**

**Sergio Abrami**

**Commenti: 1**

**Ricordi che saltano fuori a decenni di distanza... Barca Off Limits. Mi ricordo quando nottetempo abbiamo alberato (albero passante e barca sul carrello) davanti all'ingresso dell'Adriaco. L'albero mi scappò di mano e si appoggio su un lampione della illuminazione pubblica delle Rive ruotandolo di 45 gradi. Per anni, fino alla sostituzione è rimasto girato a ricordo e monito. Ma alla fine ci riuscimmo. Lavoro di team coinvolgendo equipaggio, cugini e amici dei cugini... Il custode/nostromo dello YCA non credeva ai suoi occhi: barca armata nottetempo. Si era rifiutato di farlo nel pomeriggio con la gru causa bora... Bei tempi, bei ricordi.**

**Studio Sergio Abrami YD**

**Piazza C. Battisti n°9**

**I - 25068 Sarezzo BS**

**SKYPE : sergioabrami\_yd**

**cell ITA 00 39 348 2269139**

**cell Cina 00 86 186 6790 9210**

**cell UAE 00 971 56 626 4699**

**Nota alla BARCOLANA**

**Il 11/10/2021 11:16, sergioabrami\_yd@libero.it ha scritto:**

**Caro Decio, sì ci sono,**

**ti seguo sempre, ti seguo anche se come ben sai sono più legato al mondo delle barchette che delle navi.**

**Vela e spettacolo = BARCOLANA.**

**Vedrai quanto se ne parlerà nell'ambiente diportistico nei prossimi giorni. Quante discussioni e censure su una diretta RAI che ha seguito soltanto i maxi ecc. ecc. Non la riconosco più. Se la "Barcolana" è la BARCOLANA è perchè ci sono in acqua migliaia di barche e barchette. Era una festa della vela, un ritrovarsi sull'acqua a fine stagione, tutti assieme appassionatamente, il matrimonio di Trieste, dei triestini con il Mare.**

**Ora non più...**

**Ti giro alcuni miei pensieri che ho pubblicato su FB ( E SI RIFERIVANO ALL'EDIZIONE 2020 ANNULLATA ).**

**Buona lettura ...**

**52 Barcolana annullata (giustamente) per bora.**

**Safety first!**

**Non ricordo più quante Barcolane (Coppa di Autunno era il nome ufficiale, "barcolana" il nick name) ho fatto, partecipato da skipper o ospite su barche di clienti.**

**Sempre barchette piccole, festa della vela, antico spirito della Barcolana...**

**Sono stato uno dei primi a venire a Trieste "da fuori", ovvero dal lago di Iseo da metà anni '70... rompendo la tradizione di regata locale non conosciuta al di fuori del Golfo.**

**Le barchette? Illimit, Off Limit, Vivace, Scherzo, ARIA per citare quelle che ricordo.**

**Tutte barchette carrellabili.**

**Barcolana: una festa della vela.**

**Per me triestino expat un evento con un plus valore ...**

**Poche foto purtroppo ... l'unica che ho è sempre quella dell'Off -Limit che tra l'altro di tutte è l'unica mia barca personale le altre erano del cantiere costruttore o di clienti.**

**Sono state prodotte migliaia di barchette su mio disegno, il 99% in PRFV , la mia personale era in mogano kaya con fasciame a vista.**

**È stata due volte ospite per le regate allo YCA...**

**Rimpianti: non aver fatto nell'1981 il colpaccio con il micro tonner Scherzo. Una banale avaria a mezzo miglio dall'arrivo mentre planando avevamo fatto strage di barche ben più grandi del 5.50 m dello Scherzo.**

**Con "Scherzi a parte" stavamo facendo un risultatone, planando e surfando.**

**>> Primi con gran distacco in categoria ed in mezzo al plotone dei primissimi da assoluto, poi un banale pasticcio (si è rotto una femminella del timone e così, senza perderci d'animo siamo dovuti ricorrere ad un timone di fortuna), ma siamo arrivati." Non ci siamo ritirati : con mezzi di fortuna siamo arrivati fino in fondo. Gesto tecnico/sportivo riconosciuto dagli organizzatori con una targa "dolce/amara" che vi propongo in foto.**

**Aneddoti di edizioni con bora 1979-1980?**

**Partire quasi in bonaccia con fiocco olimpico e una mano di terzaroli mentre sotto riva a Barcola passavano tranquillamente yole di canottieri e poche centinaia di metri fuori era già tutta una cresta bianca, ma ovviamente senza onda: fetch zero o quasi.**

**Le onde dopo la partenza al lasco, verso la boa di Muggia le facevano i barconi (yacht da crociera pieni di ogni ben di Dio). Dislocamenti importanti, velocità critica: cavo d'onda profondo che ti risucchiava in surf sottovento a tanti mq di tela. Da lì non uscivi ...**

**Soluzione: sventare, rallentare, essere recuperati e sfilare la loro poppa per passare al vento forti di minor dislocamento e maggior tecnica nel portare la barca non distratti dai festeggiamenti a bordo.**

**Tutto vero: credetemi.**

**Come altro ricordo, ma edizione in bonaccia ed ariette randagie (così le definiva il giornalista Mainardi del Giornale di Brescia – cantore delle 100 miglia del Garda), boa di Muggia: mar dei Sargassi di barche ferme che derivavano prendendosi per le sartie . Soluzione vincente: girare molto alla larga... e lasciarli lì a litigare.**

**Acqua acqua! E vedere il vino che scorreva ...**

**Bei tempi!**

**Cancelliamo il 2020 anno bisesto e senza sesto (venti & venti, pensare che dal nome prometteva bene) ...**

**Congratulazioni per la coraggiosa e corretta scelta di annullare l'edizione 52.**

**Ci vedremo nel 2021 forse con un'iniziativa che farà piacere ad alcuni testardi e molto sportivi armatori di una barchetta ancora diffusa in Adriatico.**

**Buon vento!**

**S.A.**

**Commenti: 1**

## **Sergio Abrami**

**Ricordi che saltano fuori a decenni di distanza... Barca Off Limits. Mi ricordo quando nottetempo abbiamo alberato (albero passante e barca sul carrello) davanti all'ingresso dell'Adriaco. L'albero mi scappò di mano e si appoggio su un lampione della illuminazione pubblica delle Rive ruotandolo di 45 gradi. Per anni, fino alla sostituzione è rimasto girato a ricordo e monito. Ma alla fine ci riuscimmo. Lavoro di team coinvolgendo equipaggio, cugini e amici dei cugini... Il custode/nostromo dello YCA non credeva ai suoi occhi: barca armata nottetempo. Si era rifiutato di farlo nel pomeriggio con la gru causa bora... Bei tempi, bei ricordi.**

---

**GENOA CONTAINER SHIPPING WEEK**

## **Guida allo stivaggio nei container** **di Stefano Giacobbe**

**Partendo da villa Pallavicino si è tenuto a Genova, per la quinta volta nel tempo, durante la settimana dal 4 al 10 ottobre 2021, il seminario**

sulla logistica dei trasporti marittimi denominato: **Container Shipping Week** .

Proseguirà nella stessa settimana presso:

**Palazzo Tursi** organizzato da **Intermodale Propeller Club**.

**Acquario di Genova** organizzato da **Click Utility Team**.

**Porto Antico (bigio)** organizzato da **International Shipping Runners**.

Il seminario avrà una cadenza biennale.

Ideato e organizzato dalla **CISCO = Centro Intermodale Studi Conts**.

Invitati e presenti la maggior parte dei componenti il cluster marittimo di tutto il mondo (armatori, spedizionieri, agenzie marittime, terminalisti, brokers, assicuratori, capitanerie, guardia costiera, ferrovie, polizia stradale, etc. etc ) con lo scopo di sviluppare ottimizzare ulteriormente il mondo della blu economy e i suoi derivati.

Parziale argomento trattato in questa “**Genoa Shipping Week** “

Durante l’incontro è stata pubblicizzata la traduzione dall’inglese all’italiano del libretto dal titolo: **C.T.U.C.T.U. = Container Transport Unification = Unità Trasporto Intermodale = Soft law = Guida allo stivaggio nei conts**.

Guida che deve essere consegnata e seguita da tutti gli operatori addetti allo stivaggio della merce all’interno dei conts. prima che questi intraprendano il viaggio.

Deve essere di facile comprensione e di stringato argomento in modo che ogni operatore ne capisca bene il significato.

Di base si deve eseguire un corretto stivaggio/rizzaggio al riempimento del cont per qualsiasi tipo di merce. Esempio: marmo, tronchi d’albero, pallets, auto, saccheria, rinfusa etc.

Su ogni tipo di merce deve essere presa in dovuta considerazione anche la pulizia e l’assenza di qualsiasi insetto si possa annidare tra di essa. All’interno e all’esterno dello stesso cont.

Simbolica è stata ultimamente l’invasione di cimici, formiche di grosse dimensioni, lumachine, punteruoli rossi, insetti della xylella, animalletti che hanno e stanno dando seri problemi nel campo agricolo e floreale.

Deve essere ben stivata, rizzata, segnalata, pesata al riempimento la merce esplosiva e/o infiammabile per essere ben allocata durante il trasporto, sia su nave, traghetto, camion, treno, aereo.

All'imbarco del cont. Deve essere ben evidenziato allo stivatore e al comando nave il PESO di ciascuna unità in modo di poter eseguire un corretto stivaggio e avere la nave una sicura stabilità in navigazione specialmente con tempo e mare avverso.

Il peso può essere determinato con il sistema statico ( a riempimento in fabbrica ) o con quello dinamico all'ingresso portuale .

La variazione di peso concessa è al massimo del 3%.

La guida C.T.U. se ben eseguita dovrebbe evitare incidenti di sorta e meno danni conseguenti. Più il personale viene informato e preparato, meno si verificheranno incidenti.

**ASSICURAZIONE:** in caso di danni a cose e/o a persone a copertura del danno interviene l'assicurazione. I danni possono essere causati o per "Atti di Dio "o per "causa umana ".

Per atto di Dio: causa dovuta all'imponderabile, alla quale non si può né si deve proteggersi.

Per causa umana: causa dovuta a imperizia, difetto di forma, superficialità, faciloneria, approssimazione, ed è per questo che il personale addetto a dette operazioni deve essere ben informato, preparato, addestrato.

Da tener presente che i danni dovuti ad un cattivo stivaggio nel cont, può causare danni conseguenti maggiori, sia durante il trasporto su ruota, che su quello su nave, traghetto o chiatta. (sbandamento, scoppio, incendio, disastro alla guida su ralla in viaggio su strada – autostrada).

Lo scopo / l'intento di base avuto in queste riunioni è stato quello di voler aumentare lo sviluppo della produzione dei porti, (elettrificazione banchine, ormeggi autobloccanti, impegno di GNL come carburante, raccordi ferroviari appropriati, strade-autostrade-ponti-gallerie snelle e sicure); sviluppo e crescita della energia alternativa, del prodotto interno lordo.

Nel caso non si dovesse riuscire nell'intento si dovrà restituire alla comunità europea (con interessi) la quantità di denaro che ci è stata elargita a seguito della promessa di compimento (in tempo stabilito) di un radicale sviluppo e ammodernamento come programmati nella richiesta del prestito.

**MEMO:**

**Pale eoliche da 6 mt di diametro con relative turbine destinate a Cairo Montenotte via porto di Vado, lo spedizioniere savonese le ha dirottate al porto di Ravenna per impraticabilità stradale.**

**Un cont. (con blocco di marmo all'interno) su ralla per trasporto autostradale posato con porte al contrario, causa urto da incidente il blocco sfonda porte, investe motrice, uccide l'autista.**

**Cont mal stivato in coperta su nave portacont, per autocombustione (balle cotone unte/umide/sporche) si incendia e danneggia i conts. adiacenti con rischio totale del carico, della nave e dell'equipaggio.**

**C.L.C. Com-te Stefano GIACOBBE Fecit**

**Varazze 11 ottobre 2021**

**FINE**