

**Come cambierà la STCW ? I nuovi titoli professionali? Come saranno le nuove navi nei prossimi anni? Pubblicazioni ricevute . Vi daremo delle risposte nel prossimo foglio.**

**PRIVACY**

Gli indirizzi mail presenti in questo foglio provengono da elenchi di pubblico dominio e anche da contatti personali: "il consenso non è richiesto quando il trattamento riguarda dati provenienti da pubblici registri, elenchi, atti o documenti conoscibili da chiunque" (art. 24, lettera c, del dlgs 196/2003 sulla privacy). A ogni destinatario è assicurato il diritto di "opposizione" (art. 7, punto 4, del dlgs 196/2003) e di essere pertanto cancellato dalla mailing list da rimuovere con procedura immediata. I dati sono trattati nel rispetto delle vigenti norme sulla riservatezza. Tutti i destinatari delle mail sono in copia nascosta. Si precisa che il presente documento costituisce, nel rispetto della normativa europea, la "Privacy Policy".

Da Franco Abruzzo [abruzzo39@yahoo.it](mailto:abruzzo39@yahoo.it)

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

Francesca Rossi

E' mancata la madre della nostra Francesca Rossi, che per 16 anni è stata la colonna amministrativa della rivista TTM, fino alla fine del 2007 essendo passata al Secolo XIX. Siamo vicini al suo grande dolore.

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

**CHI LEGGE?**

**Tre ( e forse più ) canali di comunicazione, social network, siti, newsletter e cartaceo, ma il problema è: chi legge ?**

Si avvicina Natale , sorpresa si riempiono le librerie , un fatto innegabile nell'era dei social network, ma dimostra anche che siamo su due canali , usiamo due linguaggi diversi, tra chi ama il cartaceo e chi si lascia condurre dagli influencers, rispondere con like, sicuramente uno stravolgimento identitario. Un altro problema è che ogni grande azienda spende mediamente 10 milioni di euro /anno per proteggersi dai cyberk risk. Ma c'è anche il canale dei siti e delle newsletter, quindi siamo a tre. Se poi constatiamo che non si scrive più a mano , la lingua italiana è stravolta, arrivano milioni di messaggi, la cultura , la storia, sono in pericolo ?

Tutti leggiamo, nessuno legge... (DL)

**E' vero, non buttarlo via**

*Possiedilo, amalo, fa che sia con te più che puoi- Più ti resterà accanto e godrai di ciò che ti dice e meno ti sentirai sola/o, anzi, non sarai affatto sola perchè custodirà sempre, gelosamente, tutto quanto gli confiderai ripagandoti con discrezione nell'elargirti i suoi segreti. Se te e andrai, se lo lascerai per poi tornare da LUI quando ti pare, non ti tradirà, ti resterà comunque fedele... Così, lentamente, con un tale scambio di amore, diventerà per te insostituibile, allora te lo stringerai al petto una, due tre, più volte fino a che si stabilirà una tale osmosi di sentimento, un coinvolgimento tanto empatico che, sebbene possa sembrarti impossibile, non potrai più staccartene. Gli hai dato e ti ha dato tanto pur col suo apparente silenzio che è ricchezza di intenti... Su lui potrai sempre contare, in qualunque momento della tua vita.*

*E' vero, è soltanto un libro, ma non buttarlo via. ( da Vittorio G. Rossi )*

Inviato da Anna Bartiromo

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

## ANALISI DELLA RIFORMA DELLE RIFORME

# I SOGNI “PROIBITI” DI OGNI PORTO

INFRASTRUTTURE, PRIORITARI OBIETTIVI DA NON DIMENTICARE.  
AGGIORNAMENTO DI UN TORMENTONE

di Tobia Costagliola

*Il testo sottostante rimarca il termine Priorità che viene solo enunciato e lasciato alla libera interpretazione. “Prioritaria” non è, certamente, l'apparente legittima aspirazione di ogni porto, inclusi i porti siciliani o sardi di poter crescere fino al raggiungimento del falso obiettivo di ricevere le super-mega-portacontainer e super-mega-navi da crociera. Per alcuni porti bisogna guardare, con un giusto mix di fantasia e realismo, alla crescita e allo sviluppo in altre direzioni e non soltanto in termini di adeguamento al gigantismo navale. Gigantismo che, orientato verso progressioni esponenziali, tende ad aumentare i profitti solo per i gestori, col raggiungimento di una economia di scala sempre più esasperata mentre le “portualità” assumono l'inconscio e illusorio ruolo di investitori e “complici” ad un costo antieconomico che finisce solo per assorbire risorse che potrebbero essere destinate ad altri fini. Per alcuni porti potrebbe essere ancora valido (vedi Venezia) il vecchio principio che le navi devono adeguarsi agli approdi e non viceversa...*

*In questo confusionario scenario socio-politico ci riesce difficile capire se stiamo vivendo ancora una fase preelettorale o un avanzato stato di governabilità con attuazione di programmi ben definiti. Come sempre, ci siamo soprattutto interessati, nel nostro “foglio telematico”, di quelle infrastrutture tanto*

*indispensabili allo sviluppo armonico dei trasporti intereuropei, inclusi quei porti italiani che ne sono parte integrante. Con i tempi che corrono, credo che ognuno di noi dovrebbe rinunciare alle proprie aspettative puramente campanilistiche e cercare di individuare, con somma obiettività e distacco, una scala delle priorità. Dovremmo capire o spiegare a chi non capisce, una volta per tutte e senza ulteriori ritardi, quali sono queste priorità e quali opere dovremmo rimandare a tempi migliori. Mi riferisco soprattutto a quelle opere, anche se belle, rappresentative, decorative ed entusiasmanti, come i “water front” ecc. che darebbero maggiore attrattiva a porti come Genova, Napoli, ecc. e a quelle strutture portuali progettate per scali che, per la loro posizione geografica non potranno mai attirare traffici remunerativi o rispondenti alle comuni logiche di mercato. Anche se ciò fosse, la carenza di risorse ed i ritardi accumulati per “agganciarci” al sistema infrastrutturale europeo, richiederebbe uno sforzo in avanti per alcune realtà e una temporanea parziale rinuncia per altre realtà che pur ritengono legittime ed improrogabili le loro aspirazioni (talvolta velleità). Tuttavia, si continua a dissertare sulle “grandi opere”, della loro reale utilità per il paese, dei loro costi, dei rischi, quali corruzione, clientelismo, burocrazia, carente efficienza tecnica ecc, indotti dalle procedure di attuazione anche di una minima parte della “annosa” lista. Sembra un gioco da salotto, quasi un passatempo, in cui i partecipanti, nella parte di “rappresentanti del popolo”, assumono il ruolo di esperti in economia, trasporti, finanza, ingegneria, ecologia ecc., osservando scrupolosamente l’impegno preso prima di entrare nel salotto: pensare solo agli italiani e all’Italia senza avere alcuna cognizione del tempo e della “posizione”(non la loro, nel salotto o per le strade...) ma la posizione (geografica) del nostro Paese nel contesto dei trasporti e delle comunicazioni inter-europee. Sottolineare ancora il fattore “tempo” non è mai superfluo : le indecisioni degli anni passati, la discussione sterile su progetti assurdi, la burocrazia, l’instabilità politica, la cecità di alcune menti “decisioniste” e anche la “disinformazione” (voluta o naturale conseguenza di vacui interessi) con i conseguenti paralizzanti ritardi, ci hanno portati allo stato attuale di arretratezza. Sarebbe facile e stimolante parlare di arretratezza nei confronti di altri paesi soprattutto confinanti o destinatari finali di quei traffici che “premono” da tutte le direzioni. E’, invece, estremamente grave parlare di arretratezza riferita ad un nostro endemico “difetto” di crescita, di cui si continua a parlare come di qualcosa di vago e non ben individuato da realizzare in un futuro non meglio definito né nella forma, né nella sostanza...*

*Nonostante tutto, mentre ci divertiamo, non so quanto, ad assistere alle schermaglie tra i due “soci” al Governo che cercano con ostinazione di volere, a tutti i costi, cercare di mantenere gli onerosi impegni presi con gli elettori, molti di noi, con spirito stoico, non senza un filo di speranza, diciamo, tra noi stessi : “... stiamo tranquilli e vediamo come va a finire ...” oppure “..vediamo dove vogliono arrivare...” ( non posso fare a meno di ricordare Totò che, schiaffeggiato e malmenato, a più riprese, da un energumeno che lo chiamava Pasquale, rideva dicendo, tra sé e sé : “voglio vedere sto stupido dove vuole arrivare....chi se ne frega (degli schiaffi) mica io sono Pasquale! ...”*

## La “riforma della riforma”

Nel frattempo però bisogna dire che il mondo non si è fermato. Mi riferisco in particolar modo al cosiddetto Cluster marittimo/portuale/infrastrutturale. Sia la stampa specializzata che quella generalista scrivono quotidianamente di iniziative commerciali, organizzative, alleanze, nuovi progetti, ecc. E che dire degli innumerevoli convegni?.. In molte iniziative io vedo come, nell’attuale contesto strutturale del nuovo sistema portuale, molti “soggetti”, esclusi o ridimensionati dalla ”riforma”, stanno tentando di recuperare lo spazio perduto o di rigirare le cose a loro vantaggio coinvolgendo, con opportuni approcci, i nuovi governanti ancora non completamente consci di alcune realtà. Inoltre, è sotto gli occhi di tutti come i veri esperti cercano di enfatizzare/strumentalizzare tutte le “malformazioni” della riforma, col risultato, mi auguro temporaneo, di stravolgere o bloccare quel poco di buono che era stato già avviato.

### Efficaci correttivi

Non credo che convenga stravolgere totalmente la “riforma” ma, come già scritto, andrebbero apportati degli efficaci correttivi alla luce di alcune esperienze negative maturate. Tuttavia, è significativo quanto emerso durante il Forum internazionale di Cernobbio dello scorso Ottobre: sono state formulate delle proposte per una “riforma della riforma” dei porti, da parte di Federlogistica e Confrtrasporto rappresentate dal ben noto e discusso Luigi Merlo dall’alto della sua esperienza, ha presentato la sua “ricetta” in dodici punti (qualcuno inevitabilmente discutibile) di correzione/integrazione alla luce dell’esperienza maturata nei pochi anni di operatività della legge sui Porti. Va detto, per inciso, che è puntualmente emerso tutto quanto periodicamente evidenziato da DLNEWS nelle ricorrenti puntate dell’osservatorio sui porti negli ultimi tre anni... E’ come descrivere il bicchiere mezzo vuoto o mezzo pieno : da una parte si dice che la riforma, dopo due anni, non ha portato i risultati previsti, dall’altra parte , si fa un elenco delle correzioni da apportare in base all’esperienza fatta. Mi sembra logico ed accettabile, dopo tutti i cambiamenti che comunque ci sono stati. Non trovate?

### Pubblico o Privato? Non è tempo di distrarci, è tardi, ci vogliono figure istituzionali

C’è anche nell’aria un cambio di filosofia della gestione del sistema portuale che, comunque, induce a porsi un importante interrogativo: formula di gestione “pubblica” o “privata”? Che ben venga, anche se con ritardo, un ulteriore, adeguato, e diffuso ma definitivo dibattito sulla forma più adatta alle reali esigenze e agli obiettivi che si vogliono raggiungere. Tuttavia, credo fermamente che, qualunque possa essere la formula più conveniente e qualunque possa essere la portata della “riforma” supplementare, sia vitale ed importante per il

Paese non fermarsi in attesa dei provvedimenti esecutivi decisivi e non alimentare il caos o le pericolose fughe “in avanti”... Si dovrebbe, da subito, cercare di recuperare il tempo perso ed attuare rapidi e decisivi interventi sulla “irriducibile” burocrazia, valutare anche la creazione di figure istituzionali con poteri speciali per superare gli immane intralci creati nelle gare di appalto nonostante la nuova regolamentazione che, comunque, non impedisce la creazione di situazioni che richiedono i soliti “blocchi” della Magistratura, stabilire la priorità nella progettazione ed esecuzione di quelle opere che costituiscono un prevalente interesse “nazionale” e non “locale”, esercitare un più efficace monitoraggio dell’utilizzo di fondi sia nazionali che comunitari, sbloccare le risorse inutilizzate, ecc. Purtroppo siamo tutti convinti che non basta enunciare una ipotesi di riforma perché la procedura parta automaticamente. Il destinatario della proposta è, indubbiamente, il titolare del MIT ma, siamo a fine novembre e sembra che nulla ancora si sia mosso... Un buon segnale potrebbe già essere la convocazione della Conferenza Nazionale di Coordinamento della Autotità di Sistema Portuale. Ricordate ? Si era insediata a Roma il 20 luglio 2017. Alla Conferenza sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica. Delrio diceva che “è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma : far lavorare le Autorità Portuali come un unico sistema portuale nazionale, in un’ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la Risorsa Mare”. Temi come dragaggi, semplificazione dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governante, sostegno all’intermodalità erano i principali obiettivi”. Sono sempre validi? Ora, se dovranno esserci dei cambiamenti, dei correttivi come quelli emersi anche a Cernobbio, sarà ancora detta Conferenza ad interessarsene? O dobbiamo pensare che essendo “creatura” della passata amministrazione non serve più e “va buttata alle ortiche” ? Nel frattempo, tuttavia, il Ministro, più per opportunità di convenienza nei confronti della UE che per personale convinzione, ha rassicurato alcuni e scontentato altri affermando di essere fermamente contrario alla privatizzazione della natura giuridica delle AdSP.

### L’inevitabile percezione di discriminazione di fronte alle più urgenti priorità per il Paese/ Tutti troppo autoreferenziali

E’ stato organizzato a Bari, per il prossimo 3 dicembre, un convegno sul tema dello sviluppo e del recupero dei Porti del Mezzogiorno. L’iniziativa è stata presa da Assoport, ente che rappresenta le AdSP italiane. Ebbene, le due AdSP del Mare di Sicilia Orientale ed Occidentale e l’AdSP di Messina hanno deciso di disertare il convegno : denunciano che Assoport è incapace di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è, invece, diventato “solo formale e autoreferenziale”. I tre enti siciliani, preoccupati da quella che definiscono una crisi senza precedenti della portualità del

Mezzogiorno, lamentano l'assenza di "comprensione ed ascolto delle esigenze e delle priorità della Sicilia". Ed ecco la dimostrazione di un grosso nodo che potrà indurne altri: come e chi dovrà stabilire e far accettare le priorità? E quali priorità?...

Trieste : un esempio a cui guardare per risolvere dubbi e scetticismo. Madre natura ci ha dato un potere contrattuale sottovalutato: la posizione geografica. Genova: Idee chiare e "voglia di fare".

Non tutti si sono fermati in attesa degli eventi e ritengo doveroso citare un esempio "virtuoso" che, tra tanti altri, può darci un barlume di speranza e di ottimismo per il futuro. Cito questo esempio perché costituisce un significativo "passo in avanti" su quella strada verso la tanto auspicata integrazione dell'Italia nel sistema dei trasporti europei. Ma può essere anche un valido aiuto per meglio comprendere dove bisogna intervenire con estrema urgenza e priorità e dare una risposta a tutti i dubbi (veri o falsi che siano) sulla utilità di alcune delle "Grandi Opere" tanto dibattute.

Mi riferisco al porto di Trieste che, insieme al porto di Genova, è destinato ad essere la "porta" dei traffici marittimi verso il proseguimento via terra per le destinazioni finali verso il cuore dell'Europa, "alleggerendo" quella "innaturale" (dal punto di vista geografico) ma pur concreta posizione finora mantenuta dai porti del Nord Europa. I risultati raggiunti da Trieste dovrebbero costituire un valido esempio per dimostrare che quanto ivi ( Nord Est) è stato realizzato, dovrà senza indugio, essere replicato anche nel Nord Ovest ( con il sistema portuale di Genova e Liguria al centro) con il superamento di ostacoli ideologici e materiali quali "perforazioni" di valichi e costruzione e ammodernamenti di strade ferrate. Sappiamo tutti a cosa mi riferisco...

Con l'attuazione del " Decreto Genova" speriamo tutti che si possa rimediare ai danni subiti e allo stesso tempo si possa proseguire verso la realizzazione delle legittime aspettative degli "operatori" e di " tutto il " territorio pluri- regionale" coinvolto. A questo proposito è lodevole il risveglio del progetto finora dormiente, riemerso a Genova due giorni fa nel summit delle Confindustrie di Piemonte, Liguria e Lombardia per il coordinamento della "macro regione" del Nord Ovest. Ovviamente le grandi opere rimangono, tra l'altro, il tema portante di questa grande alleanza sorretta dalla spinta di tanti "scalpitanti" imprenditori. Abbiamo dianzi scritto di "poteri speciali" per determinate grandi opere ma potrebbe anche essere valida la rivendicazione emersa nel citato summit per una maggiore "autonomia" per questa area geografica tanto importante per raggiungere rapidamente quegli obiettivi vitali per l'intero Paese.

Ritorniamo, ora, a Trieste : con la riorganizzazione e ammodernamento non solo del porto ma di tutto il sistema ad esso collegato, tramite allargamento delle rete ferroviaria con la collaborazione delle Ferrovie

Italiane da una parte e delle ferrovie di Austria, Germania, Slovenia, Repubblica Ceca, Ungheria e altri paesi non solo confinanti, il Porto di Trieste ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell'ultimo triennio con l'obiettivo di raggiungere i 10.000 treni a fine 2018. Il progetto "Trieste Rail Port" rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l'Europa.

Il progetto "Trieste Rail Port" è stato presentato nell'aprile del 2018 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale con il fine di potenziare le infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio, a Trieste, per operare treni da 750 metri dai diversi terminal, contemporaneamente, aumentando così in modo rilevante la competitività dello scalo. L'Autorità ha sottoposto questo progetto alla Commissione Europea per ottenere un finanziamento nell'ambito del programma CEF – Connecting Europe Facility e, a settembre, ha ottenuto l'approvazione di Bruxelles. Il costo totale è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20% di finanziamento a fondo perduto e l'80% tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata. Il progetto dovrebbe terminare entro il 2023.

Per coloro che sono ossessionati dall'idea che investimenti e progetti in Italia si fanno senza adeguate valutazioni di utilità o convenienza economica, è significativo quanto dichiarato dal Presidente AdSP del Mare Adriatico Orientale, D'Agostino : << *L'approvazione del finanziamento CEF e BEI è una grande notizia, perché è il riconoscimento da parte dell'Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che arriva in maniera così inaspettata. C'è stata un'analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell'UE, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un'opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato* >>.

### Altri porti sono in attesa

Onde evitare equivoci, va chiarito che Trieste non è l'unico porto dinamico ed intraprendente mentre altri sono in attesa degli eventi. Cito il modello Trieste per dimostrare agli scettici ed agli indecisi come, nonostante i difetti (correggibili) della Riforma, si sia potuto operare e si stia operando. Citando ancora D'Agostino va detto che il successo del modello Trieste << si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano.[...] Sempre per i dubbiosi, che attendono valutazione dei costi e benefici, sarebbe interessante aggiungere al succitato e anche incompleto esempio di Trieste, lo studio accurato per evidenziare cosa significa per l'Italia e

per l'Europa, lo sviluppo del trasporto ferroviario ai fini della riduzione delle emissioni di CO2. Al momento non ce la faccio...

Dopo quanto descritto e, considerando anche le iniziative ed i progetti delle Ferrovie dello Stato-Mercitalia per connettere i porti con l'entroterra, spero ed auspico fortemente che si rinforzi sempre di più la coscienza "nazionale" che il nostro sistema infrastrutturale, seppure in via di sviluppo ed ammodernamento, deve essere il nostro punto di forza "contrattuale" nell'inevitabile rapporto commerciale con la Cina per quanto attiene "l'attraversamento" della via della Seta (ormai sotto le "insegne" Cinesi) del nostro territorio, verso il resto dell'Europa. Abbiamo dalla nostra parte la posizione geografica a cui dobbiamo aggiungere la nostra "intelligenza", senza complessi di inferiorità....

Tobia Costagliola

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

L'AUTOCRITICA

Le osservazioni di Giorgio Marega sui temi del nostro foglio

*In piena libertà di opinioni pubblichiamo queste annotazioni al nostra precedente foglio , concetti che servono a completare il nostro dibattito.*

Tanto tra poco faremo la nuova diga...

Scrive Tobia Costagliola nel precedente DL NEWS : <<Ho aggiunto questa "ingenua e innocente" testimonianza che era anche corredata da qualche foto fatta dalla "bionda fotografa".

E' ben chiaro che i danni ci sono, come dimostrato anche dalle significative foto inviate dall'Ing.Scopinich e appena percepite da me attraverso la TV.

Purtroppo, come sopra evidenziato, non se ne parla : nessuna voce si è ancora levata per richiamare l'attenzione sullo stato della diga. Mi viene da pensare che nella "cabina di comando" si sia pensato, in maniera semplicistica e con esagerato ottimismo " perché preoccuparsi? Tanto tra poco faremo la nuova diga!..."

Non voglio innescare un processo ad ipotetiche intenzioni ma, considerando le attuali condizioni della diga, ci sarebbe comunque da preoccuparsi. Siamo appena all'inizio dell'inverno. Chi potrà mai dire quando inizieranno i lavori tanto attesi e quando saranno terminati? Non dimentichiamo poi che la configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di 5 km, su fondali medi di 40 metri. Nel frattempo, la diga esistente resterà così com'è ? Spero tanto di sbagliarmi e di non essere eccessivamente ansioso ed allarmista. Ma poi come si fa, da Ravenna dove mi trovo, a dissertare sulla diga di Genova così lontana?...Tutto sommato, forse, sono afflitto da un eccessivo livello di presunzione e disinformazione...Perdonatemi!>>



*Proprio quel tratto di diga compare sul consueto manuale dell'ingegnere edizione del 1964. Opera colossale rapportata ad oggi, fatta con tutti i crismi dell'epoca ieri. Una delle Grandissime opere di cui eravamo capaci. Da ingegnere non vedo fragilità nelle sole opere sell'uomo Il Mare, gli elementi modellano la Terra. Sia il Creato di Dio che il Creato dall'Uomo. La diga, in "un mare scuro che non si ferma mai" ha fatto egregiamente il suo dovere e ancora ce la fa. Giornalisti e fotografi forse credono che tutto debba mantenersi negli anni come il giorno dell'inaugurazione. Un ingegnere attempato pensa che le opere attempate fanno ancora egregiamente il loro.*

*Pensiamo di rifarla, nuova, utile per i nostri posterì, con la stessa cura con cui fu fatta. Nostra amica, che ci proteggeva quando finalmente entravamo nel suo ridosso. Nel NOSTRO PORTO.*

### Lavoro e diritti dell'uomo

In occasione del 70° anniversario della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo (D.U.D.U.), desideriamo riaffermare l'Articolo secondo cui "Nessun individuo potrà essere tenuto in stato di schiavitù o di servitù; la schiavitù e la tratta degli schiavi saranno proibite sotto qualsiasi forma" e ricordare l'Articolo 23:

1. Ogni individuo ha diritto al lavoro, alla libera scelta dell'impiego, a giuste e soddisfacenti condizioni di lavoro ed alla protezione contro la disoccupazione.
2. Ogni individuo, senza discriminazione, ha diritto ad eguale retribuzione per eguale lavoro.
3. Ogni individuo che lavora ha diritto ad una remunerazione equa e soddisfacente che assicuri a lui stesso e alla sua famiglia una esistenza conforme alla dignità umana ed integrata, se necessario, da altri mezzi di protezione sociale.
4. Ogni individuo ha diritto di fondare dei sindacati e di aderirvi per la difesa dei propri interessi.

*Potrebbero essere gradite alcune osservazioni molto pratiche su questi 4 articoli.*

*Rif. 1: Libera scelta dell'impiego: giustissimo. Chi però vuole avere un impiego di alto livello se lo deve meritare e avere la capacità di svolgerlo.*

*Riguardo le giuste e soddisfacenti condizioni di lavoro: come si devono considerare per coloro che attivamente creano danni? Non escludendo nessuno dalla Intelligenza che usa male i bottoni del comando al manovale che prepara il cemento in betoniera senza rispettare additivi e dosi? E come fa ad avere diritto al lavoro di product manager un degnissimo soggetto che immette sul mercato 40% di scarti perché ignora lui e il suo team come si regola la saldatrice per circuiti stampati?*

*Rif. 2: Sacra cosa che supera i contratti collettivi di lavoro per chi sgobba per grandi risultati. Finalmente non si ritroverà a ciondolare nel posto di lavoro deluso da uno stipendio appiattito verso il basso.*

*Rif. 3. Una esistenza conforme alla dignità umana: Quale? Quella di un uomo con responsabilità dirette come i super medici, i super professori ecc, di cui si fregiava l'Italia o la dignità dei tubi digerenti con il lucchetto al cervello destinati a ciondolare con maggior o minor prestigio in zone pedonali fatte con i soldi del contribuente?*

*Rif. 4: Difesa assoluta e categorica dei propri interessi o difesa rispettando il confine etico di non recare danno ad altri? O addirittura a grandi fette di popolazione demolendo economia, industria, agricoltura, servizi indispensabili e strategici che i contribuenti sono stati sonoramente obbligati a pagare? Ricordiamo episodi di "diritti acquisiti" che hanno demolito prestigiosissime Società di Navigazione, Industrie, fiducia nel contribuente che sgobbava?*

*Credo che ogni norma, Legge, dichiarazione deve essere limitata a ciò che la Natura delle cose permette senza creare distorsioni.*

### La persona prima del profitto

Come Chiesa, vogliamo ricordare l'esortazione di Papa Francesco a porre la persona prima del profitto: "... Dietro ogni attività c'è una persona. [...] L'attuale centralità dell'attività finanziaria rispetto all'economia reale non è casuale: dietro a ciò c'è la scelta di qualcuno che pensa, sbagliando, che i soldi si fanno con i soldi. I soldi, quelli veri, si fanno con il lavoro. È il lavoro che conferisce la dignità all'uomo non il denaro" .

*Piccola precisazione: i soldi non fanno soldi. Li fanno solo nella catena di S. Antonio ovvero nel trend iniziale della bolla speculativa.*

*I soldi INVESTITI BENE NELLA PRODUZIONE E IN POSTI DI LAVORO CON OTTIMI PROCESSI E OTTIMI OPERATORI FANNO SOLDI: se investi 15 miliardi in tecnologia strategica come i componenti elettronici per altissima potenza e trovi 20.000 tecnici PREPARATI che ci lavorano fra R&D, processo e produzione e sei monopolista per 5 anni del mercato con fatturato di 25 miliardi/anno allora fai soldi: quelli con cui paghi tecnici, la manutenzione del macchinario, poi reinvesti nel prodotto futuro e ti resta da remunerare azionisti e investitori. Il resto è utile.*

*Forse la parola "profitto" dovrebbe essere messa nella giusta ombra: il profitto è necessario all'imprenditore pubblico o privato e non demonizzato. Mi pare averlo sentito in ambito della Unione Cristiana Imprenditori e Dirigenti pochi anni fa.*

*La dignità del lavoro dovrebbe essere superata dalla dignità del risultato: un lavoro fatto male costa 4 volte: farlo male, demolirlo e smaltirlo, rifarlo bene, in perdite di remunerazione per mancato utilizzo. Quale dignità ha quell'operatore incapace? Parabola di Cristo, Vangelo secondo Matteo 25,14-30; e parabola delle mine, Vangelo secondo Luca 19,12-27*

*La stessa cosa nella pesca, visto che non si fa con le mani ma con mezzi tecnici e con consumi pagando diritti e tasse, si possono applicare gli stessi concetti.*

*Per spiegazioni di dettaglio, compresa l'incidenza delle sopravvenienze attive e passive sulla imprenditoria posso illustrare: Un 72 ore di conferenza potrebbero bastare. Compresi aneddoti tristi, quelli felici, quelli divertenti.*

*Molti ancora, imprenditori e partite IVA prenderebbero la parola.  
Di rilievo sarebbe un paragone con la termodinamica: ha straordinarie analogie con la finanza e con l'economia.*

### Non solo la Pesca

Lavorando assieme, possiamo arrestare il traffico di esseri umani e il lavoro forzato in mare, migliorare le condizioni di lavoro e sicurezza e combattere la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU), nella speranza di creare un settore della pesca sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale e commerciale.

Si tratta di una grande sfida, ma è anche l'unica speranza che abbiamo per riaffermare "il rispetto e l'osservanza universale dei diritti umani e delle libertà fondamentali" nell'industria della pesca globale.

*Non ci si dovrebbe limitare alla pesca. Togliere quindi BOLLI, NORMATIVE, autorizzazioni e lucchetti ai cervelli e alla braccia, LIBERI a ricostruire il miracolo economico di Einaudi, De Gasperi, Don Sturzo. LIBERI abrogando 10 milioni di leggi e spianando tutto quello che si oppone al produrre BENE in competizione di qualità e non di pidocchieria; forse si può fare. O, dopo 55 anni dalla fine della libera impresa Italiana è troppo tardi?*

*Forse bisogna basare il nostro governo su un versetto di Confucio (26 secoli fa):  
"IN UN PAESE BEN AMMINISTRATO SONO LODATE LA CAPACITA' LA RICCHEZZA. IN UN PAESE MAL AMMINISTRATO CRESCONO SPONTANEE LA MISERIA E IL BIASIMO VERSO CHI NON E' MISERO" Il versetto ha parecchie versioni. Questa mi è più cara perché ricorda noi stessi davanti alle opere dei Grandi del Rinascimento e della età moderna, Galileo, Keplero, fino a Gauss, Fermi, Fleming, Von Neuman. E tanti sconosciuti artefici giorno per giorno DEI PRODOTTI CHE SONO STRATEGICI PER LA NOSTRA VITA di Uomini, fatti non per essere bruti, ma per seguire virtute e canoscena.*

### La Fatica e lo stress psicofisico

Le organizzazioni sindacali, ad esempio, affermano che gli equipaggi già numericamente ridotti e sottoposti a stress psico fisico, non possano farsi carico di lavoro aggiuntivo, pertanto ritengono che durante la sosta in porto, debbano occuparsi solo della manutenzione della nave e del controllo dei passeggeri e della merce, affidando alla mano d'opera portuale specializzata, le complesse operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi.

*I problemi di rizzaggio ci sono. I golfari a pavimento anche. Rizzare o non rizzare? La prima discriminante è la lunghezza del viaggio, poi le condimeteo. Diverso un traghetto da Piombino all'Elba in una radiosa giornata estiva da un Palermo-Genova in novembre.*

*Più che al rizzaggio vedrei i problemi di carburante; ogni veicolo può fare una media di 25 litri di carburante nel serbatoio, 100 litri di diesel i camion. Le merci*



tributava e con le immense ricchezze accumulate grazie alle proficue attività commerciali in Russia e negli Stati Uniti. Quale è stato il rapporto tra lo studioso tedesco e l'Italia? Quali i suoi contatti con gli ambienti accademici nazionali, ma anche con personalità del mondo della politica e della cultura? Il libro ricostruisce, attraverso lo studio delle lettere e diari personali conservati nel Fondo Schliemann della Biblioteca Gennadius di Atene, insieme con altre fonti archivistiche italiane presentate per la prima volta, il trentennale sistema di relazioni tra lo scopritore di Troia e l'Italia. Dopo la scoperta del «Tesoro di Priamo», in un momento in cui era ancora aperto un contenzioso giuridico con le autorità ottomane, Schliemann rifletteva sulla possibilità di donare al giovane Regno d'Italia una parte della collezione troiana. Era un omaggio a quella terra che aveva cominciato ad apprezzare studiandone la lingua, un paese descritto, nei suoi diari, con sagacia intellettuale e curiosità, ma anche attraverso la lente di un fine antropologo che interpreta la storia e le trasformazioni sociali dagli anni preunitari all'unificazione, fino al tragico evento della morte dello studioso avvenuta a Napoli il 26 dicembre 1890. I diari sono una fonte preziosa per far luce, in modo inatteso e stimolante, su aspetti insoliti della complessa personalità di Schliemann, uomo di natura energica e stravagante, eccentrico ed egocentrico, ma pur sempre dotato di vasti orizzonti. L'interesse per il mondo dell'arte, le prime esperienze da collezionista di antichità, ma anche l'attenzione all'universo femminile e alla cultura gastronomica, sono i tasselli mancanti di uno spaccato della vita privata, da cui emerge un individuo che appare molto più affascinante di quanto l'annalistica biografica ci abbia lasciato.

## NEWS DAL PROPELLER CLUB

Carissimi/e,

sono molto lieta di invitarvi a partecipare alla serata natalizia che è stata organizzata dal nostro Gruppo Giovani e che si terrà

**MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 2018**

Tale serata nasce dal desiderio dei nostri giovani di farsi promotori di un'iniziativa che, in termini di idee propulsive, possa essere utile per una rinascita della nostra città, certamente sofferente per i recenti, tragici eventi che l'hanno colpita ma certamente ben determinata a superare in breve tempo queste criticità per riaffermarsi, ancor più di prima, quale capitale dello shipping.

In questa ottica, i nostri giovani hanno così portato avanti in questi ultimi mesi uno studio in cui, analizzando molti tra i più importanti profili che contraddistinguono Genova, hanno individuato alcune ipotesi di intervento che, nella loro "vision", potrebbero essere inseriti tra i punti cardine del nuovo processo di sviluppo della nostra città-

Gli esiti di questo lavoro saranno esposti da alcuni rappresentanti del Gruppo Giovani nel corso di questa serata che vedrà quale ospite d'onore il nostro Sindaco, Dott. Marco BUCCI

Il quale ha accettato con entusiasmo di partecipare all'evento e di replicare alle proposte dei giovani.

**Il contributo di idee che è nato dal sinergico e coordinato intervento di giovani occupati ad operare nel mondo dello shipping e fortemente determinati a dare il via ad una nuova e più vitale era cittadina sarà consegnato al Dott. Marco Bucci alla fine della serata nella forma di una**

### **LETTERA APERTA AL SINDACO**

**destinata a racchiudere pensieri e speranze dei nostri giovani.**

**Gli auguri che ci scambieremo in questa occasione saranno dunque non solo gli auguri rivolti a tutti voi ma anche gli auguri per la nostra città e per chi ai vertici ne potrà determinare il futuro!**

**L'evento si terrà presso il Ristorante Al Settimo Cielo (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5).**

***propellergenova@propellerclubs.it* - tel. 010591793**

**Vi attendo numerosissimi assieme alle vostre/ai vostri consorti ed amici!**

**Il Presidente Giorgia Boi**

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **YACHTING E NUOVE TECNOLOGIE**

### **PIU' POTENZA, PIU' EFFICIENZA, TRE NUOVI MODELLI: THE FUTURE OF YACHTING**

**Il cantiere nautico Frauscher (Frauscher Bootswerft) presenta i suoi innovativi progetti futuri**

**Frauscher è un marchio esclusivo, riconosciuto in tutto il mondo come produttore di imbarcazioni sia a motore che a propulsione elettrica innovative, di alto livello ed estremamente apprezzate sia dagli esperti che dagli appassionati di nautica. Dopo le celebrazioni per il 90° anniversario, che si sono tenute nel 2017 al motto di "History Writers Future", la storica azienda ha di nuovo aperto le porte della sua "fabbrica delle innovazioni" situata a Ohlsdorf (Austria), con l'intento di far conoscere a tutti qualcosa del futuro della nautica da diporto, appunto "The Future of Yachting".**

**In data, 23 novembre 2018, il cantiere nautico Frauscher, ha accolto più di 300 visitatori presso il proprio cantiere sul lago Traunsee, con il motto "The Future of Yachting". Nel corso dell'evento sono state presentate agli ospiti numerose innovazioni tecnologiche e le novità per le prossime stagioni. Così gli appassionati presenti ora sono consapevoli dell'imminente arrivo di ben tre nuovi modelli, distribuiti in Italia dallo storico Cantiere Nautico Feltrinelli. Per primo, in ordine cronologico, Frauscher 1017 GT Air, che sarà presentato in anteprima mondiale al BOOT 2019 di Düsseldorf a gennaio. Il cantiere ha poi mostrato una anticipazione della versione "AIR" di Frauscher 1414 Demon – la pluripremiata ammiraglia del cantiere austriaco, prodotta (e consegnata) in più di 20 unità dal lancio, a gennaio 2016. Frauscher 1414 Demon AIR e il 1017 GT AIR combinano il design premium e le alte prestazioni dei rispettivi modelli pontati che li hanno preceduti con una generosa offerta di spazio aggiuntivo e tutta una serie di ulteriori dettagli innovativi.**

**Michael Frauscher, direttore responsabile della produzione e dello sviluppo, ha dichiarato: "Da sempre ci consideriamo Engineers of Emotions (tecnici delle emozioni) e il nostro obiettivo è regalare ai nostri clienti esperienze indimenticabili sull'acqua. Per questo, durante le fasi di sviluppo, ci focalizziamo sia sull'innovazione tecnologica che sul design, al fine di proporre al mercato imbarcazioni che siano efficienti, sicure e allo stesso tempo di grande valore estetico" .**

**Il cantiere nautico Frauscher, per ribadire il carattere innovativo della propria attività e dei propri prodotti, ha anche presentato due progetti in collaborazione con il marchio automobilistico BMW ed il produttore di motori elettrici Torqeedo. Gli appassionati di imbarcazioni elettriche trarranno sicuramente vantaggio da questa cooperazione, in quanto grazie ad essa il Cantiere sarà in grado di realizzare sistemi di propulsione elettrica ancora più potenti ed efficienti. Tutto questo sarà possibile grazie all'implementazione di un potente elettromotore da 150 CV e alla moderna tecnologia delle batterie utilizzate nell'industria automobilistica (BMW i3). Ne conseguirà un aumento dell'efficienza del 30% e più, da cui maggiore autonomia e velocità di punta notevolmente più elevate.**

**Stefan Frauscher, direttore del marketing strategico e delle vendite, ha spiegato il modo in cui è nata la collaborazione con BMW: "Fin dalle nostre origini l'innovazione ha avuto un ruolo fondamentale nei nostri progetti di sviluppo, per cui siamo alla costante ricerca di partner importanti che possano orientarci e supportarci nella realizzazione di soluzioni di tendenza per tutto il settore".**

**Come ciliegina sulla torta, il cantiere ha accennato al lancio sul mercato dell'imbarcazione elettrica ad alta efficienza Frauscher 777 Specter, che avverrà nell'autunno del 2019. Essa stabilirà nuovi standard di efficienza, manovrabilità e design.**

**(Sculati&Partners)**

## **CENTROSTILEDESIGN DISEGNA LA NUOVA PIATTAFORMA TECNOLOGICA NAVIOP CSD 3200**

**CSD 3200 è un bridge multifunzione altamente tecnologico ideato da Davide Cipriani, CEO di Centrostiledesign, per Naviop, l'azienda leader nei sistemi di monitoraggio e controllo per la nautica. Caratterizzato da una grande facilità di impiego e da un aspetto accattivante, è il sistema ideale per essere installato a bordo degli yacht di ultima generazione.**

**CSD 3200 è il nuovo sistema di controllo nave integrato, estremamente innovativo per funzionalità e facilità di impiego, realizzato da Centrostiledesign di Davide Cipriani per l'italiana Naviop. Il design è caratterizzato da linee morbide mentre il focus della plancia è la lastra in vetro piegato dove sono alloggiati i monitor touch screen. La cover centrale in Nabouk ha cuciture a vista e dettagli dorati e può essere personalizzata con rivestimenti in tessuto o in pelle, spaziando in tutta la collezione di pelli naturali di Foglizzo.**

La tecnologia plug and play, inoltre, rende questo sistema perfetto per essere installato a bordo dei super yacht di nuova generazione.

Il nuovo bridge multifunzione, pensato per adattarsi comodamente in diverse Helm room, è composto da: quattro monitor di visualizzazione per liberare lo spazio visivo, piano d'appoggio full glass e monitor touch integrati, un timone, ripensato nelle proporzioni per facilitarne l'utilizzo e, infine, un piedistallo in acciaio per l'installazione della consolle nella zona di pilotaggio, completamente free standing.

Questa innovativa postazione di pilotaggio dispone, inoltre, di una vera e propria movimentazione elettrica del display superiore in grado di ridare alla cabina di pilotaggio una visibilità inedita.

Presentato in anteprima mondiale all'ultimo Mets 2018, dove ha riscosso grande interesse, sarà presto installato sugli yacht dei più importanti cantieri nautici italiani e mondiali, che l'hanno scelto sia per i suoi contenuti tecnologici e funzionali, sia per la sua estetica moderna, affascinante e personalizzabile.

“Collaborare con un'azienda leader del settore come Naviop è per noi motivo di grande orgoglio e soddisfazione” ha dichiarato Cipriani che, parlando del nuovo prodotto, si è detto “convinto che il nuovo sistema potrà conquistare un'ampia fetta di mercato perché è adatto per yacht di diverse tipologie e dimensioni”.

[info@centrostiledesign.it](mailto:info@centrostiledesign.it)      [www.centrostiledesign.it](http://www.centrostiledesign.it)

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

---

## Un mare di Scienza

Tradizioni ed eccellenze botaniche di Liguria  
di Stefano Briata

Vi raccontiamo , ma non è un ritardo, la Conferenza del 13 novembre 2018, organizzata dalla Scuola di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali, con la partecipazione del DISTAV (Dipartimento di Scienze della Terra dell'Ambiente e della Vita), dell'Università di Genova.

La conferenza, che si è svolta presso la Sala Maestrale dei Magazzini del Cotone al Porto Antico di Genova, si è snodata lungo due direttrici principali: la raccolta delle piante spontanee di uso alimentare legata alle tradizioni del nostro territorio, con particolare riferimento alle specie che compongono la mescolanza nota come preboggion, base di molti piatti tipici della Riviera Ligure. Un breve documentario ha illustrato le fasi della raccolta in campo delle piante e della successiva preparazione dei pansoti genovesi, secondo l'antica ricetta e Il Giardino Botanico di Villa Hanbury, meta di visitatori e di studenti del Corso di Laurea in Biologia dell'Università di Genova: si tratta di uno dei più famosi giardini europei di acclimatazione di piante esotiche, sito in località La Mortola, a Ventimiglia (IM). Un breve video ci permetterà di mettere in luce non solo il valore naturalistico e la bellezza paesaggistica del luogo, ma anche il suo grande valore didattico.



La conferenza si è aperta con la Fitoalimurgia, avente come relatrice la Prof. Laura Cornara.

Che cos'è la Alimurgia? Dopo la carestia del 1764, il naturalista toscano del '700 Giovanni Targioni Tozzetti (1712-1783) pubblicò nel 1767 il testo "Alimurgia" (dal greco ἄλιμος = che toglie la fame e εργον = lavoro, attività o dal latino urgeo = incalzare, premere), un testo fondamentale per ricercare quanto può essere utile nel caso di urgenza alimentare, ricorrendo ai prodotti spontanei della terra, in gran parte verdure.

Dopo le devastazioni seguite alla Prima guerra mondiale, nel 1918 il prof. Oreste Mattiolo (1856-1947) pubblicò "Phytoalimurgia pedemontana" ossia Censimento delle specie vegetali alimentari della flora spontanea del Piemonte. Ecco l'introduzione del libro: "La guerra odierna, combattuta con metodi delittuosi escogitati dai barbari immorali, e da loro condotta con larghezza stupefacente di mezzi inventati dalla scienza asservitasi all'opera di distruzione, ha portato a incalcolabili disastri, ha sconvolto l'equilibrio che si andava delineando nel commercio degli alimenti". Questo libro ha avuto una nuova edizione nel 2001, con relativa nuova appendice, curata da Gallino e Pallavicini, Blu Edizioni.

La materia è divisa in 12 capitoli, che considerano: I) I cauli metamorfizzati in magazzini di materiali nutritizi (A. Rizomi. – B. Tuberi, Bulbo-tuberi e Rizomi tuberosi. – C. Bulbi). II) Le radici metamorfizzate in magazzini di materiali nutritizi. III) I giovani getti caulinari teneri, succosi, che si possono mangiare. IV) Le piante di cui si usano le foglie o le innovazioni primaverili nelle insalate. V) Le piante delle quali si adoperano specialmente le innovazioni primaverili per confezionare minestre. VI) Le piante che si adoperano nelle frittate e nelle torte. Durante la Seconda guerra mondiale il Prof. A. Tukakov, dell'Università di Belgrado, aveva preparato una carta fitoalimurgica dell'Istria e dell'Illiria, nel 1943, come aiuto alle popolazioni locali in difficoltà (Lanzani Abbà, 1960). Le truppe statunitensi sbarcate in Italia a giugno del 1943 disponevano, e ancora oggi dispongono, di un manuale di sopravvivenza, preparato da botanici americani, che illustra le piante eduli spontanee presenti in Europa (prontuario di sopravvivenza): tale pratica è tuttora mantenuta dal Department of Army. Il manuale in questione è The illustrated guide to edible wild plants (Department of the Army).

La situazione oggi in Italia è contrassegnata da corsi, giornate di studio, sagre e mercatini. Tra i corsi e giornate di studio possiamo ricordare quelli di Firenze, Salerno, Messina, Roma e Catania. A livello di turismo enogastronomico e sagre ricordiamo quelle di Ravenna, Vicenza, Ferrara, mentre in Liguria sono presenti Aromatica di Diano Marina (fine aprile), la Festa delle Erbe a Cosio d'Arroscia (luglio) e Eco Preboggion a Sant'Alberto di Sestri Ponente (luglio).

Ora descriviamo il preboggion. Come è nato questo termine? Ci sono varie ipotesi: 1) Pe-Buggion, ossia pro Buglionis, termine di epoca medioevale in riferimento alla raccolta di erbe per aiutare i soldati di Goffredo di Buglione, condottiero dei Crociati durante l'assedio di Gerusalemme (I Crociata, 1096 d.C. – Accame 1995; Schmuckher 1990); 2) Pre-boggi = per bollire, in

riferimento alla modalità di preparazione delle erbe, generalmente usate dopo bollitura; 3) Prae-buggiun = buggeu, bugliolo, calderone sul prato.

A Sestri Ponente, un tempo, nel mese di agosto, in occasione della festa di Sant'Eusebio, i camalli mandavano i bambini di casa in casa e dai bottegai a chiedere un contributo per il preboggion. Poche manciate di pasta secca, verdure e legumi erano cotte insieme in grandi pentoloni e servito poi sotto forma di una densa minestra (menestròn).

Casaccia, nel Dizionario genovese-italiano del 1878, alla voce Preboggion riporta: “Mazzo d’ortaggi composto di biette, di cavoli cappucci primaticci (gagge), prezzemolo, ed altri mangiari, che usasi comunemente da noi cuocere con riso per minestre”.

Il Preboggion della Riviera Ligure di Levante è formato dalle seguenti erbe spontanee: talaegua (*Reichardia picroides*), scixerbua (*Sonchu oleraceus*), bell’ommo (*Urospermum dalechampli*), dente de cà ( *Taraxacum officinalis*), borraxe (*borrago officinalis*), ortiga (*Urtica dioica*), pimpinella (*Sanguisorba minor*), denti de cuniggio (*Hyoseris radiata*), papavau (*Papaver roeas*), ge (*Beta vulgaris*).

Infine, dopo la relazione della prof.ssa Cornara, è seguito un breve documentario su come si preparano i pansoti con il preboggion, avente come protagonista la sig.ra Tasso di Bogliasco (UniTre – Università della Terza Età) mentre raccoglie le erbe lungo il sentiero tra San Bernardo di Bogliasco e Pieve Alta, prepara il ripieno e la sfoglia per i pansoti (che si mangiano con burro e salvia o con il sugo di noci).

## Villa Hanbury

La conferenza dedicata a “I Giardini Botanici Hanbury: eccellenza botanica e didattica” ha avuto come relatore il Prof. Luigi Minuto del Centro di Servizio di Ateneo per i Giardini Hanbury. I Giardini Botanici Hanbury si trovano a Ventimiglia, esattamente nella frazione di Mortola, collocati sull’omonimo Capo. Il complesso di Villa Hanbury ha un’estensione di 18 ettari, con 4.000 Taxa suddivisi in collezioni biogeografiche; i dipendenti sono 19 (2 responsabili, 9 giardinieri, 2 vivaisti, 4 tecnici e 2 amministratori); l’edificio della villa è di 4 piani per un’estensione di 1.000 mq; inoltre ci sono il vivaio composto da due serre, Erbario e Museo, Banca del Germoplasma, Foresteria (con 8 posti letto), Punto ristoro e Libreria (book-shop).

Le attività di Villa Hanbury sono così suddivise: Iniziative culturali e didattiche che hanno attirato 40mila visitatori, con 50 laboratori, 10 spettacoli estivi, 2-3 convegni. Altre attività per il territorio sono stati convegni, conferenze e produzioni fotografiche. Ricerca scientifica. Partecipazione a progetti scientifici e culturali. Gestione e arricchimento collezioni tramite scambio di semi; scambi ed acquisti. Gestione del verde suddivisa in servizio esterno, stagisti, alternanza scuola/lavoro.

Thomas Hanbury (1832-1907, imprenditore e filantropo britannico, innamoratosi della Riviera Ligure, ha ideato, creato e fatto costruire questo

complesso per i seguenti motivi, che sono anche i suoi principi: Centro di Ricerca, Formare nuove generazioni, Sensibilità verso la natura, <<Never go against Nature>> (...to distribute seeds and plants, and to encourage other in their love of nature”, Thomas Hanbury).

L'area che circonda Villa Hanbury, tra Capo Mortola, le frazioni di Latte e Grimaldi, è formata dal parco delle Alpi Liguri, dall'Area Marina Protetta tra i Balzi Rossi e la Spiaggia delle Calandre, e appunto Capo Mortola dove si trova la Villa, è Patrimonio dell'Umanità UNESCO.

Stefano Briata

*fine*