

# DL NEWS 29 settembre 2019

## Mensile telematico di terra e di mare

### Il mare estremo

L'Università di Southampton e la National Oceanography Centre (NOC) hanno compiuto una ricerca le cui conclusioni sono che le onde anormali sono meno frequenti, ma sono diventate più estreme. Le navi devono, secondo il parere degli esperti, essere progettate, costruite ed equipaggiate per affrontare condizioni estreme di mare. Perché questa nota all'inizio del nostro DL NEWS ?

Perché ci sembra che, parafrasando questo mare sempre più minaccioso alla navigazione nel nostro mondo, la nostra vita di tutti i giorni sia in uno stato di continua emergenza antropologica, politica, sociale, geopolitica e culturale. Leggete,,ma sul serio, fatevi un'idea. (DL)

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

---

LUSSINO, rivista quadrimestrale di Storia, Cultura, Ambiente, Attualità dell'Isola di Lussino, n. 60, settembre 2019. diretto da Licia Giadrossi – Gloria Tamaro, edito dalla Comunità di Lussimpiccolo, Trieste, [www.lussimpiccolo-italia.net](http://www.lussimpiccolo-italia.net); email: [licia.giadrossi @alice.it](mailto:licia.giadrossi@alice.it). Tel. 040305365. Istruttiva e piacevole lettura di testimonianze italiane e di attività di uomini e donne tenaci e colte.

---

### CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

### L'IMPATTO DELLA TECNOLOGIA SULLA VITA DI BORDO

*Se veramente pensiamo che la tecnologia da sola potrà aiutare questa gente o siamo ipocriti o siamo sulla rotta sbagliata .*

**London International Shipping Weeek '19: la gente di mare al centro dello shipping e programmi di addestramento adeguati per gli allievi .**

**Dall'8 al 13 Settembre Londra ha ospitato la Settimana Internazionale dello Shipping (LISW19), una biennale che rappresenta una vetrina di tutte le attività legate all'industria dello shipping. Un evento che permette ad armatori, noleggiatori, traders, managers, brokers , assicuratori, autorità portuali, cantieri, technology suppliers e tante altre figure del mondo marittimo di incontrarsi e confrontarsi su varie problematiche del settore.**

**E' in questo contesto che quattro delle maggiori associazioni umanitarie internazionali che assistono i marittimi di tutto il mondo - The Mission to Seafarers, Seafarers UK, Sailors' Society e Apostleship of the Sea (Stella Maris) – sponsorizzate e ospitate dal gruppo Inmarsat hanno organizzato una conferenza presieduta dal Sig. John Adams, Vice Presidente della International Chamber of Shipping. Il tema dell'incontro a cui hanno partecipato oltre 240 delegati era esplorare l'impatto della tecnologia (di bordo ) sulla qualità di vita degli equipaggi, la loro salute mentale e la sicurezza.**

**Tra gli interventi più significativi quello dell Dott. Grahaeme Henderson, Vice Presidente del settore Shipping & Maritime della multinazionale Shell che ha sottolineato con immagini forti quanto la ricerca della sicurezza a bordo nonostante i progressi fatti continua ancora ad essere ben al di sotto degli standard raggiunti da altri settori industriali a terra. Per affrontare questo problema il Dott. Henderson ha annunciato il lancio del “new human error model” un iniziativa che incorpora un programma di ricerca intensiva condotto dalla**

Shell Shipping & Maritime team e dal Shell Health Group, e che ha identificato cinque fattori chiave che influenzano il benessere mentale di chi opera a bordo di una nave: la fatica, l'ambiente fisico, la natura del ruolo, il comando e le relazioni interpersonali. L'iniziativa si pone l'ambizioso traguardo di capire meglio l'ambiente di bordo e migliorarlo per ridurre l'errore umano che causa più del 75% degli incidenti in mare sino a zero.

Il relatore ha annunciato che la Shell sta sviluppando 8 programmi di addestramento per marittimi che verranno condivisi con altre compagnie armatoriali. I programmi includono corsi di consapevolezza individuale, come parlare di salute mentale, offrire la relativa assistenza e come indirizzare la fatica. Ben Bailey, Direttore della Advocacy and Regional Engagement dell'Organizzazione The Mission to Seafarers, durante il suo intervento ha commentato “..E' chiaro che la nuova tecnologia e i moderni sistemi di comunicazione bordo-terra svolgono un ruolo importante nel mantenere costanti i rapporti tra chi vive in mare e i propri affetti migliorando così la qualità di vita di questi lavoratori. Tuttavia dobbiamo anche considerare che la tecnologia a bordo può talvolta creare nuove e differenti sfide che aggravano il carico di lavoro dei naviganti stessi. Le navi sono dotate di sempre maggiori e più complessi sistemi computerizzati e l'impatto sugli equipaggi dovrebbe essere al primo posto nella mente di chi progetta questi dispositivi.

John Adams, Vice Presidente dell'International Chamber of Shipping (ICS), ha attirato l'importanza dell'one-to-one communication con gli equipaggi ammonendo i responsabili operativi del settore al non adottare il classico approccio rigoroso e impersonale. Spesso – ha continuato il relatore – il termine “elemento umano” viene considerato con accezione negativa considerandolo come un componente “laterale”

piuttosto che un elemento fondamentale dell'impresa marittima”

I lavori sono continuati per tutto il giorno con numerose testimonianze, domande e commenti che hanno ulteriormente sviscerato l'argomento sino a interrogarsi anche su come evolverà il ruolo delle associazioni umanitarie marittime nell'era digitale . Particolarmente interessante l'intervento di un allievo ufficiale che si è domandato perchè la salute mentale e il benessere a bordo non facciano parte dei programmi di addestramento e istruzione dei giovani ufficiali. Un appunto che ha incontrato il pieno consenso dell'assemblea.

*“Benessere e sicurezza dei marittimi” argomenti ormai triti e ritriti affrontati in innumerevoli articoli e libri e per cui sono stati spesi fiumi di parole. Non ne avrei parlato se questo dibattito non si fosse svolto nell'ambito di uno dei massimi eventi di shipping a livello internazionale e che spero possa fare da cassa da risonanza a queste problematiche..*

*Personalmente non penso che cio che si fa e si farà con l'ausilio della tecnologia a favore della salute mentale, sicurezza e benessere dei naviganti potrà mai essere considerato un successo se non avverrà prima di tutto un cambiamento di mentalità nei loro confronti da parte di chi gestisce l'operatività del mezzo-nave e del suo personale.*

*Io faccio parte di quel settore dello shipping per cui il “ferro che galleggia” è solo considerato fonte di profitto ma da modesto ex navigante rimango un irrimediabile amante della gente di mare e mi fa male riscontrare ancora quanta poca considerazione si ha della componente umana di bordo, Comandanti compresi! Se veramente pensiamo che la tecnologia da sola potrà aiutare questa gente o siamo ipocriti o siamo sulla rotta sbagliata .*

Massimo Granieri

---

---

## **ROBOT E INTELLIGENZA ARTIFICIALE: L'ALTRA SPECIE**

**Venerdì 4 ottobre a Genova presso Galata Museo del Mare dalle 17 alle 18.30 Unica, la Corporate Academy del Gruppo Unipol e Siat Assicurazioni hanno organizzato un incontro formativo sul tema “ Robot e intelligenza artificiale: l'altra specie “. Relatore Roberto Cingolani, già Direttore scientifico dell'Istituto Italiano di Tecnologia di Genova.**

## **BURRASCHE MARINE IN LIGURIA, GENESI E CONSEGUENZE**

**AIPAM , Associazione Ingegneri e Periti di Avarie Marittime organizza una giornata di studio giovedì 10 ottobre sul tema Burrasche marine in Liguria: generi e conseguenze. L'evento avrà luogo nella sede dell'Istituto Nautico S.Giorgio , edificio Calata Darsena.**

-

## **ANTICHE ROTTE / NUOVE ROTTE Le prossime frontiere dello shipping**

**Dal 10-12 ottobre si terrà a Genova la XVI Convention dei Propeller Clubs che il Propeller Club - Port of Genoa ha avuto l'onore di organizzare. Momento culminante di tale manifestazione sarà il Convegno: Antiche rotte / Nuove rotte Le prossime frontiere dello shipping che si terrà nella Sala delle Grida (Palazzo della Borsa) nella giornata di venerdì 11 ottobre (dalle 08,30 alle 16,30).**

***[propellergenoa@propellerclubs.it](mailto:propellergenoa@propellerclubs.it)***

---

# IL TEMPO ATMOSFERICO: UN PO' DI FILOSOFIA PER CAPIRE MEGLIO

di Silvestro Sannino

Che tempo farà? E' una domanda che l'uomo e gli animali si sono sempre posti, per ragioni pratiche, ma anche per istinto psicologico. Una volta si scrutava il cielo, si coglievano gli indizi più svariati. Oggi tutti tirano fuori il telefonino e subito dicono se sarà bel tempo o cattivo tempo, se ploverà o se non ploverà. Basta così, il vento non interessa ai più. Poi ci sono quelli che “costruiscono” le previsioni, gli scienziati del tempo, dei quali si sa poco o niente. Cerchiamo allora di dare uno sguardo ai fenomeni dell'atmosfera, alla “fenomenologia” dell'aria, questo miscuglio composto di azoto e ossigeno, in percentuali quasi costante, di vapor acqueo in percentuale variabile, e di altri gas che qui possiamo ignorare, a parte quelli che provocano una variazione dell'effetto serra, come l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>). Inoltre vi è il cosiddetto pulviscolo atmosferico, parte di origine naturale, parte prodotto dall'uomo, che gioca un ruolo decisivo nei fenomeni di condensazione del vapor acqueo. E qui va ricordato che il vapor acqueo contiene una enorme energia termica (“calore latente”), che serve a innescare ed alimentare i fenomeni meteo.

## L'atmosfera é una grande macchina termica

Possiamo dire che l'atmosfera è una grande “macchina termica”, la quale trasforma l'energia termica proveniente dal Sole in energia meccanica, sotto forma di moti dell'aria, cioè i venti. La sua funzione è di mantenere un equilibrio termico sul pianeta Terra, processo reso possibile dalla presenza del fluido aria. Sulla Luna non vi è aria e quindi il problema non sorge. Vediamo allora di individuare il meccanismo alla base di questo processo. La zona a cavallo dell'Equatore, cioè la fascia compresa tra i due tropici, riceve una quantità di energia solare maggiore delle zone poste a latitudini più

elevate, con una tendenza a riscaldarsi di più. Per mantenere il sistema in equilibrio occorre che il surplus di calore equatoriale venga trasferito verso le zone polari. L'aria della zona equatoriale si riscalda e tende a salire; in questo moto ascendente passa a strati a pressioni sempre più basse, quindi si espande, si raffredda ed il vapor acqueo comincia a condensare liberando il calore latente, che spinge l'aria a salire ancora fino a quando quasi tutto il vapore si sia condensato. Siamo a quote attorno ai 18 km. e temperature fredde, meno di 60° centigradi sotto lo zero. Qui l'aria cessa nel suo moto di salita e si avvia a latitudini più elevate, fino a circa 30°. Intanto l'aria equatoriale salendo ha lasciato al suolo un "vuoto", cioè una bassa pressione che richiama aria dalle fasce tropicali (alisei). Il moto dell'aria in quota, che a causa della rotazione della terra ha deviato dal meridiano verso destra nell'emisfero nord, verso sinistra in quello sud (effetto o deviazione di Coriolis), trova sempre più difficoltà a proseguire, perché le zone a cavallo de paralleli si restringono sempre più procedendo verso le calotte polari; si forma un ingorgo e ai tropici l'aria è quindi "costretta a scendere" lungo la verticale. Nel moto di discesa passa a livelli di pressioni più alte, si comprime, si riscalda e diventa ancora più "secca" ; giunta al suolo essa si avvia in parte verso la fascia equatoriale, deviando a destra nell'emisfero nord (alisei) e in parte si dirige verso le zone "temperate", dove a contatto con aria più fredda proveniente dalle calotte polari da origine ai noti fenomeni meteo delle nostre latitudini, con piogge e venti.

Il processo complessivo in più tappe con cui si trasporta calore dalle zone equatoriali a quelle polari assume connotazioni diverse nei vari strati verticali dell'atmosfera. Alle basse quote, per la diversa natura del suolo (mari e terraferma e, per quest'ultima, terreno piano o montuoso e diversa vegetazione) i moti dell'aria assumono configurazioni varie che incidono sul tempo che fa. Alle quote più alte, dai 5 ai 10 km., i moti assumono andamento più regolare e si dispongono quasi da ovest verso est ma con ampie onde le cui fluttuazioni assicurano il trasporto di calore verso i poli. Questi grandi flussi di aria alle latitudini medie, si formano, per precise ragioni di ordine dinamico e termodinamico, a quote centrate intorno ai 9.000 metri e sono come dei grandi fiumi di aria (jet stream). La loro funzione è decisiva anche per i fenomeni meteo più vicini al suolo. Infatti se nel moto sinuoso la velocità del flusso aumenta allora si crea

un'azione di risucchio dell'aria dalle quote inferiori che è "invogliata" a salire e quindi il vapore si condensa con precipitazioni etc. Viceversa laddove il getto rallenta l'aria tende ad accumularsi, è obbligata a discendere, si riscalda, diventa più secca e non piove, generando zone di alte pressioni al suolo (subsidenza).

Come si vede, rispetto ad una macchina termica convenzionale di vario tipo (a vapore, motori endotermici etc.) l'atmosfera è un sistema molto più complesso perché non vi sono "contorni" netti e quindi è difficile individuare quelle che i fisici e gli ingegneri chiamano le "condizioni al contorno" per delineare dei modelli verosimili e attendibili, utili per fare calcoli di andamenti quantitativi. Bisogna accontentarsi di dividere l'atmosfera in un certo numero di strati (una decina) e per ciascuno di essi cercare di stabilire le condizioni al contorno ed applicare le leggi della dinamica e della termodinamica (ai campi barici, ai campi termici, al vapor acqueo etc.); quindi si cerca di stabilire il rapporto tra i vari strati, le interazioni fisiche tra essi, e desumere infine le condizioni complessive dell'intero "sistema" dell'aria atmosferica. A causa del carattere fortemente aleatorio dell'intero "sistema" i risultati vengono confrontati con altri di sistemi simili, analoghi, nella "storia" registrata e rinvenibile nella "memoria" sulla fenomenologia dell'atmosfera. Tale memoria diventa sempre più ricca, grazie a potenti computer, e la comparazione si affina sempre più con sofisticate tecniche di elaborazione statistica dei dati nel "post processing".

Tuttavia le previsioni meteo rimangono degli enunciati di probabilità,

con valori tanto più elevati quanto minore è l'intervallo temporale di riferimento. Esse inoltre dipendono dall'area geografica. L'Europa settentrionale e gli Stati Uniti godono di condizioni naturali più regolari ed hanno dati sui parametri atmosferici più completi e più attendibili. Pertanto in quelle zone le previsioni meteo sono più affidabili. Nel Mediterraneo le condizioni naturali (orografia, zone climatiche fluttuanti etc.) e i dati fisici di misura spesso incompleti rendono le previsioni più incerte, aleatorie. A questo bisogna aggiungere che alcuni fenomeni particolari quali i temporali, le trombe d'aria, etc. hanno un carattere molto locale, mentre l'intensità della fenomenologia dipende anche da fattori imprevedibili o poco noti, come la quantità ed il tipo di pulviscolo atmosferico, per cui le



previsioni risultano poco attendibili. Nei giorni scorsi sono state fatte previsioni di un certo tempo piovoso nell'arco di una settimana e poi si sono avute condizioni completamente diverse (non una goccia d'acqua!). Vi è da dire anche che il servizio meteorologico responsabile per legge, che in Italia è il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica si viene a trovare spesso tra Scilla e Cariddi. Se le previsioni sono al brutto tempo e poi si verifica bel tempo, insorgono le associazioni di albergatori e simili che reclamano danni per la perdita di clienti, mancati a causa del tempo previsto. Se viceversa la previsione non contempla qualche situazione, magari fortemente locale, che provoca qualche "incidente" scatta subito un'azione del procuratore di turno con l'incriminazione per attentato alla sicurezza e alla salute pubblica.

Nei servizi televisivi sul "tempo che fa" si vedono spesso spigliate fanciulle le quali enunciano le previsioni meteo con spavalda sicurezza, magari avendo come sfondo cartine dinamiche con complicate evoluzioni di linee e simboli; e poi capita che si confondono calore e temperature, caldo e freddo e così via. Il caldo è quasi sempre "africano" e le perturbazioni sono in lista di attesa e numerate, in ordine, mese per mese.

Spesso vengono interpellati climatologi e perfino geologi a commentare la situazione meteo in atto e si vedono zelanti signori ringraziare per l'invito e sproloquiare, non sulla "fisica" dei fenomeni meteo, ma sulle variazioni climatiche, sui Nino, sull'anticiclone delle Azzorre e chi più ne ha più ne metta. Vi è persino un presidente (quanti presidenti ci sono in Italia?) di una società meteorologica italiana che, invitato dai media, discetta con somma ignoranza, sulle "cause" della fenomenologia dell'atmosfera. Gli ufficiali (in divisa) del Servizio meteorologico dell'Aeronautica sono in possesso di una laurea scientifica (Fisica, Matematica etc.) e fanno un tirocinio di anni prima di avere responsabilità di previsioni meteo. Ma non ho mai visto il Capo del Servizio invitato a illustrare i problemi nazionali e mondiali di Meteorologia. Il colonnello Andrea Baroni, successore del mitico col. Bernacca, mi diceva che se la situazione meteo richiedeva qualche secondo in più per essere analizzata veniva "minacciato" di tagliare subito per dare spazio alla pubblicità.

Non riesco più a seguire lo sviluppo scientifico e tecnologico nel campo meteo (non ho più l'età) per la gran massa di informazioni da

esaminare. I fenomeni meteo avvengono nella “troposfera” che ha uno spessore variabile dai 18 km. all’equatore agli 8-10 km. delle calotte polari. Nella troposfera la temperatura dell’aria decresce di 6° per km. (ecco perché le nevi del Kilimangiaro!) nelle condizioni standard. Al di sopra della troposfera troviamo la stratosfera, con assenza di vapor acqueo, condizioni stabili e priva di fenomeni meteo virulenti; qui volano gli aerei per fare navigazioni igieniche. Se si considera lo spessore medio della troposfera, la “dimora” dei fenomeni meteo più rilevanti, di poco più di una decina di km., e lo si rapporta alle dimensioni “orizzontali” della superficie terrestre si desume che tale strato è come un guscio d’uovo, molto sottile, come già ebrei e cinesi avevano compreso molto tempo fa.

Un dubbio atroce talvolta mi assale, dubbio che si aggiunge a quelli classici di Salomone e cioè come mai in molti casi iniziano dei fenomeni di condensazione, con nubi e pioggerelline, ma poi il processo non si alimenta, si inibisce, si arresta. L’innesco è la parte più difficile, come per accendere il fuoco, a cui poi dovrebbe seguire la condensa fino ad esaurimento del vapor acqueo ed invece ... Forse qui è il caso di lasciare il campo della filosofia naturale e cercare scampo nella metafisica estetica.

Silvestro Sannino, settembre 2019

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

## DALLA METEOROLOGIA ALLA METAFISICA

### CONVERSAZIONE CON TOBIA COSTAGLIOLA SULL’AMBIENTE

*Ora che tutto è...”finito”, l’assemblea dell’Onu ha chiuso i lavori sull’ambiente senza trovare l’unanimità dei partecipanti come previsto, soprattutto Usa, Giappone, Cina, Brasile, India. Ritorniamo a casa con altri scienziati che pensano che non c’è nessuna emergenza , motli*

*grandi animali si sono estinti milioni di anni fa prima dell'intervento dell'uomo. L'umanità rispetto al passato si avvia verso i 9 miliardi di persone ( 7 attualmente), c'è bisogno di energia e di nuove visioni di politica ambientale. Pubblichiamo quanto ha scritto qualche settimana fa Tobia Costagliola, scrivere è prevedere , non parlare parole . (DL)*

Nelle mie precedenti conversazioni sull'ambiente ho espresso delle opinioni che, seppure personali, in apparenza, ricalcano, a livello mondiale, le opinioni e i timori di una vasta schiera composta da operatori scientifici, pensatori ed intellettuali, nonché di semplici mortali, preoccupati, più per fenomeni che li toccano direttamente che delle cause che li determinano. Queste opinioni, considerate, a ragione o a torto, "catastrofiste", sono maturate nella continua percezione che il mondo si sta avviando verso una situazione di "non ritorno" che definirei "estrema" (dire "catastrofica" potrebbe causare turbamento e irritazione) . Ma sono convinto, e non sono il solo, che potremmo correre ai ripari se prendessimo tutti maggiore coscienza di siffatta situazione adottando valide politiche comuni, mutando stili di vita, consumi, utilizzo delle risorse naturali, utilizzo delle tecnologie, curando l'approccio verso una più corretta informazione, potenziando le nostre capacità di discernimento e conoscenza. Potremmo smascherare e sconfiggere quelle correnti di pensiero che, ostentando disprezzo e negazionismo per la maggior parte dei problemi che affliggono il mondo quali per es. cambiamenti climatici, socio-politici, economici, ecc. tendono a ridicolizzare o banalizzare, pericolosamente, le paure di coloro che vengono "demonizzati" per avere atteggiamenti "catastrofisti".

### **Greta Thunberg è veramente conscia di ciò che dice?**

Mi consola, tuttavia, la constatazione che l'opinione pubblica mondiale si stia sensibilizzando sempre più alle problematiche ambientali grazie anche alle sollecitazioni, sempre più pressanti, di persone e movimenti che, in tutte le sedi, O.N.U. e C.E. incluse, premono per immediate e decisive azioni. Emblematico il consenso ed il seguito che l'adolescente Greta Thunberg sta ottenendo in tal senso,

risvegliando le coscienze a livello planetario, dai singoli individui ai capi delle nazioni.

Eppure, c'è chi ne marca le distanze. Greta viene, infatti, da molti vista con fastidio ed irritazione e messa allo stesso livello di quei gruppi ambientalisti che con le loro assurde proibizioni vorrebbero fermare il mondo e ricondurlo all'età della pietra.

Parliamo di quei gruppi estremamente "invasati" che purtroppo, talvolta, trovano una sponda presso certa magistratura (emblematico è il ben noto problema dei dragaggi dei porti in Italia: per tenere tranquilli gli ambientalisti e in ottemperanza ad alcune leggi assurde, male interpretate o non ben formulate, il problema dei dragaggi nei porti andrebbe risolto, semplicemente, "non dragando"(!) La rimozione ed il deposito dei fanghi danneggia l'ambiente. E, allora, accade che, a Ravenna, stanno prosciugando il mare col "colabrodo": non potendo rimuovere i fanghi e destinarli verso depositi (ancora non individuati) dalle caratteristiche "soddisfacenti", stanno usando le draghe per spostare la sabbia avanti e indietro, sui fondali, e livellare, così, il Canale Candiano, eliminando solo le "dunette" prodotte dal transito delle navi o, all'imbocco, dal moto ondoso...).

Ma ritorniamo a Greta. Nonostante il suo successo, è da molti demonizzata e... ridicolizzata..” Non è farina del suo sacco”, ”rappresenta interessi nascosti”, ” è manovrata e strumentalizzata da forze ed interessi occulti”, “non mi rappresenta”..... “Ammesso e non concesso” che tutto ciò fosse vero, il messaggio di Greta e dei suoi seguaci, resta, tuttavia, chiaro ed inequivocabile nonostante qualcuno possa dire che Greta non capisce neanche ciò che dice... Ma ciò che Greta dice o le fanno dire e che molti condividono è forse una mistificazione della realtà?...

## Le opinioni contrastanti.

Il riscaldamento globale è una opinione o una realtà?

E l'anidride carbonica fa bene o fa male? Quale ne è la giusta misura?

Devo dire che le opinioni e le paure espresse nella mia "conversazione" sono apparse come compresse in una bottiglia, tra quelle di "catastrofisti" e "terrapiattisti" (così come definiti da Decio Lucano), sigillate con un "tappo" costituito dalle "inequivocabili" "dissertazioni

di Riccardo Cascioli, direttore de“ La Nuova Bussola quotidiana”( 26 agosto).

Dissertazioni, corredate, alla fine, da dati scientifici tendenti a dimostrare che l'aumento dell'anidride carbonica nell'atmosfera, demonizzata come prima causa del catastrofico riscaldamento, è legata soltanto ad una clamorosa propaganda sui cambiamenti climatici e vista come una distorsione della realtà. I catastrofisti vengono ridicolizzati perché nel loro immaginario collettivo considerano l'anidride carbonica un “gas satanico” mentre, in realtà, è un gas vitale per la nostra sopravvivenza, la cui concentrazione attuale nella misura di 415 parti per milione non può essere vista come un rischio per la salute. Nessuna obiezione. Sarebbe, tuttavia, doveroso, a questo punto, e per la tranquillità di tutti, conoscere in tempo utile quale è la soglia critica oltre la quale la concentrazione di CO<sub>2</sub> cesserebbe di essere vitale, come è sempre stata, diventando un “gas letale” per l'umanità. Dico “letale” perché, fin dai tempi di scuola e, successivamente, nel mio percorso lavorativo ho sempre saputo, in verità, ma senza più aggiornarmi, che l'anidride carbonica è un gas “asfissiante” in quanto, pur non producendo effetti tossici sull'organismo umano, si sostituisce all'ossigeno dell'aria. Ripeto, non nego la funzione vitale che il CO<sub>2</sub> esercita sull'uomo e sulla natura. Ma entro quali parametri? Quando ne determina una diminuzione a valori inferiori al 17% in volume, produce asfissia. Inoltre è un gas che accelera e stimola il ritmo respiratorio (ammetto che, forse, ora, le cose siano cambiate e che io non sia aggiornato). Una semplice concentrazione del 2% di CO<sub>2</sub> nell'aria che si respira, altera la velocità e la profondità del respiro fino al 50% delle condizioni normali. Con una percentuale di CO<sub>2</sub> al 3% l'aumento è del 100%, cioè raddoppia.

### Le opinioni catastrofiste

Credo di essermi addentrato in un percorso troppo complicato e dispersivo. Mi rendo conto, pur usando il detto “mai dire mai”, che , forse, ci vorranno migliaia di anni affinché la concentrazione di CO<sub>2</sub> possa diventare tanto letale da compromettere, come effetto diretto, la sopravvivenza del genere umano. Ma, certamente, non è così in modalità indiretta: effetto serra, riscaldamento globale, scioglimento

dei ghiacci. Entra in gioco anche il mare : “una volta oltrepassata la soglia limite di CO2 (qual è?) assorbibile dagli oceani, s’innescerebbe una reazione a catena che potrebbe portare alla sesta estinzione di massa del Pianeta Terra”. L’allarme viene da uno studio condotto dal professor Daniel Rothman, co-direttore del Lorenz Center presso Department of Earth, Atmospheric and Planetary Sciences del Massachusetts Technology Institute (Mit) di Boston. Dobbiamo crederci? Non dobbiamo crederci ? Ma prima di crederci o, al contrario, condividere le opinioni di Riccardo Cascioli, supportate da indiscutibili statistiche e studi autorevoli, non credete che bisognerebbe allargare il vasto campo di osservazione fino a tutti quei paesi industrializzati che non fanno parte o sono ben lontani dalla Comunità Europea? E’ pur vero che, sia l’OCSE che l’Agenzia Europea per l’Ambiente, hanno rilevato, negli ultimi decenni, una drastica diminuzione dell’inquinamento atmosferico. Non lo nego e, pur riconoscendomi ripetitivo, confermo che è stato accertato, da un bel po’, che la desertificazione, lo scioglimento dei ghiacci, gli sconvolgimenti climatici, sono la conseguenza del riscaldamento globale causato dai gas serra liberati dalle attività umane e dai buchi nell’ozono. Il riscaldamento globale avanza a velocità impensabile; sono davanti agli occhi di tutti le immagini terribili dei ghiacci che si sciolgono accompagnate dai calcoli che prevedono un innalzamento del livello dei mari tale da sommergere entro 100/150 anni (?) gli insediamenti costieri di tutto il globo. Una notizia degli ultimi giorni riporta una “incredibile” e “tragica previsione : Giakarta, la capitale dell’Indonesia, situata tra l’Oceano Indiano e l’Oceano Pacifico, potrebbe essere completamente sommersa già entro il 2050 (!). Cominciano ora a diffondersi immagini sconvolgenti dell’enorme quantità di plastica (figlia del progresso tecnologico) che invade i mari e compromette irreversibilmente la flora e la fauna marina; nel frattempo, la desertificazione avanza, il clima impazzisce. Due banali esempi : in montagna comincia a crescere l’albero d’olivo che, nel frattempo, comincia a soffrire nelle basse altitudini; nelle zone montane cominciano a diffondersi degli strani moscerini, mai visti prima, che noi, cresciuti al livello del mare, chiamiamo, da sempre, “zanzare”.... Le cime dei monti dalle ”nevi eterne” cominciano a sgretolarsi, i pendii e gli altipiani hanno perso, da un bel po’, il loro candore trasformato in un colore che va dal rossastro al marrone che

caratterizza una specie di “barbetta vegetale” che sorge al mattino e la sera è già rinsecchita ...Che altro ? La Groenlandia si scioglie sempre di più per il caldo record: il 31 luglio 2019 10 miliardi di tonnellate dei suoi ghiacci “eterni” si sono fuse in un solo giorno. Se non si fa qualcosa ( che cosa?) e questi ghiacci si sciolgono per sempre, il livello dei mari si alzerebbe di 7 metri ! (cfr art. su Corsera del 4 agosto 2019 di F. Giambertone).Quando parliamo di buco dell’ozono intendiamo l’assottigliamento dello strato di ozono presente nella stratosfera. Questo fenomeno scoperto o accertato tra il 1970 e il 1990 a causa di alcuni composti capaci di catalizzare reazioni ozono-distruttive, ovvero il cloro e il bromo liberati nell’atmosfera dalle attività umane. Uno dei colpevoli principali è il Freon, un gas applicato come fluido refrigerante nei cicli frigoriferi.

Sulla base di queste constatazioni fu sottoscritto il protocollo di Montreal, nel 1987, grazie al quale il Freon fu bandito, insieme ai clorofluorocarburi (CFC) e idrofluorocarburi (HCFC). Conseguentemente, al Polo Sud (Antartide) la diminuzione di ozono è arrivata al 71%; al polo Nord (Artide), invece, fino al 29 %.

Secondo alcuni studi, lo strato si sta ricompattando ad una media decennale di circa il 3%. Questo comporterebbe un ripristino totale entro il 2030 nell’emisfero settentrionale ed entro il 2050 in quello meridionale, dove il danno è maggiore.

Inoltre nel gennaio 2018 la NASA ha reso noto che il buco dell’ozono si è ridotto di circa il 20% a partire dal 2005. Ma, purtroppo, questi dati già non sono più attendibili e si comincia a parlare del 2060. In realtà, è stato rilevato un nuovo rallentamento di questo processo: in CINA c’è stato un preoccupante aumento delle emissioni di CFC, che ha rallentato il processo di chiusura del buco dell’ozono. E in Italia? In Italia, già dal 2018 e nel corrente anno, è stata rilevata un’anomala e straordinaria emissione di gas serra. Sarà dovuto alla instabilità politica con conseguente allentamento dei “freni”? Si potrebbe dire “Piove o, pardon, si inquina, governo ladro !

Le rilevazioni O.C.S.E. interessano tutto il globo o sono parziali?

Riferendoci poi ai risultati dello studio OCSE riportato da Riccardo Cascioli, possiamo affermare che la diminuzione dell'inquinamento sia diffusa a livello globale ? Proprio nei decenni monitorizzati si è sviluppata, in maniera esponenziale l'industrializzazione, soprattutto della Cina, Corea, India, Brasile a cui potremmo aggiungere l'Iran e l'Arabia Saudita, ecc. E cosa dire degli U.S.A., leader dei paesi industrializzati che, nei fatti e nei comportamenti, sono dei negazionisti sofisticatamente inquinanti? E la Russia e l'Ucraina, con le loro miniere di carbone, le loro centrali elettriche e gli antidiluviani idrocarburi a basso prezzo (con alta percentuale di ottano) che ancora usano per buona parte dei veicoli? Non pensate che servirebbe allargare la statistica a questi paesi e a tanti altri non contemplati negli studi citati?

Devo aggiungere, sempre nella mia veste di uomo della strada che, però, riesce a leggere e a scrivere, che non mi pare che qualcuno abbia mai inserito nella lista le “esplosioni nucleari”...Si dà molto risalto ai “botti” di Kim Jong-un ma nessuno ha mai parlato di altre esplosioni (nascoste e sottaciute) che avvengono, dagli U.S.A. alla Russia, al Pakistan, ecc. Si parlerà, magari, di queste esplosioni, fra 50 anni, se saremo vivi, quando qualche giornalista ficcanaso troverà dei segreti documenti o quando determinati archivi verranno aperti e “desecretati”... come è già successo...

## I mali che affliggono il mondo, opinioni a parte.

### Atti di Dio. Atti umani.

Come scrivevo, continuare su questa strada è dispersivo e si potrebbe anche concludere che il riscaldamento globale non è dovuto alla emissioni dei gas serra ed all'aumento dello CO2. Lasciamo allora agli scienziati individuarne le vere cause. Nel frattempo, mentre scoppieremo di salute grazie agli effetti benefici dell'anidride carbonica, facciamo l'inventario di quei mali che ci affliggono e che non sono frutto di opinioni ma dati di fatto. Ne ripeto solo alcuni (fino alla noia): riscaldamento globale, sconvolgimenti climatici, desertificazione, che, a questo punto, nell'ipotesi di mancata individuazione delle cause, potremmo definire “atti di Dio” (da accettare passivamente?). Ne restano altri che, se siete d'accordo, potremmo definire “atti umani”: inquinamento, uso sconsiderato delle



risorse naturali, disboscamento, uso improprio e abuso della tecnologia, politiche socio-economiche sbagliate o inadeguate, degrado culturale, sviluppo e crescita non sempre sostenibile, globalizzazione, comportamenti umani individuali e collettivi, che esprimono egoismo, individualismo, ignoranza, sopraffazione, ecc il tutto condito con una ingiustificata dose di presunzione, arroganza ed autosufficienza che ci fa sentire quasi immortali, dimentichi del nostro destino mortale ma tronfi perché autosufficienti e non più bisognosi di Dio e di riferimenti di “trascendenza” (si crede solo in ciò che si vede e si tocca con le mani...) Mi spiego meglio con delle frasi riportate da Decio Lucano nel suo insuperabile ed interessante libretto intitolato “Al di là dei mari e del tempo” (TTM-Automazione Navale) del lontano 1999. Nella prefazione è citato un concetto del non ancora illustre E.Galli della Loggia: “La globalizzazione è una terapia giovanilistica della società, che certo produce dinamizzazione, comunicazione crescente ma anche logoramento, natura di squilibri (sociale e individuale)... tutto diventa incerto e precario... Il ritorno al sacro, la riscoperta della memoria, quella di individuare punti di stabilizzazione e ricostruzione di identità sconvolte dai processi economico-sociali”.

Nel frattempo, proprio nell'imminenza del “summit” di domani, sull'ambiente, è stato rilevato, da tutti, che è sempre più difficile rispettare l'accordo di Parigi sul riscaldamento e, per l'O.M.S, ogni anno, 3 milioni di persone muoiono per l'inquinamento.

Non pensate che la semplice proiezione degli effetti dei mali citati, nella duplice distinzione, in un arco temporale relativamente (e ottimisticamente) lungo, possa farci intravedere, già oggi, quale sarebbe il nostro destino se non intervenissimo a tutti i livelli “per rivedere le scelte quotidiane su alimentazione, consumi, viaggi, acqua ed energia ?” (cfr.Papa Francesco) e per mitigare sensibilmente tutto il resto ? Pensate che si possano liquidare tutte queste problematiche come manifestazione di “catastrofismo”? Ho detto tutto o ..quasi niente...

Concludo con un insistente e martellante adagio che risuona nella mia mente:” no al ritorno all'età della pietra, no alla decrescita felice ma, soltanto, progresso, sviluppo e crescita sostenibili nel pieno rispetto dell'uomo e della natura” ... E', forse, un'eresia?.

## LETTERE

(A proposito di tagliatori di teste nei porti)

Ciao Decio Un'altro numero bellissimo .

In effetti il problema delle responsabilità e dei rischi legati a determinate posizioni di vertice è notevolissimo e non si limita al settore marittimo .

Posso garantirti che buona parte del mio lavoro oggi consiste nel studiare vie che permettano ad amministrazioni e a controllate pubbliche di perseguire l'interesse civico senza rischiare azioni di responsabilità - leggi Corte dei Conti - e procedimenti penali . Gestire simili enti ed aziende è spesso un percorso ad ostacoli con un legislatore che è di fatto (inconsapevolmente?) nemico.

Un abbraccio

Paolo Pugliese

Un amico e attento lettore delle news ci scrive in risposta alle note di Carla Mangini ( educazione civica a scuola ) nel numero precedente.

Caro Decio, questa tua news finisce proprio con un bel "dulcis in fundo"!

Bravo per averla pubblicata, speriamo che possa essere d'esempio! Questa nota di Carla Mangini forse non sarà "in linea" con la linea programmatica delle news "Mensile telematico di terra e di mare" ma è, certamente, appropriata per un buon stimolo all'agire corretto in una nazione che non insegna più Educazione Civica a scuola.

**Auspicio ci sia resipiscenza con questo richiamo e che i lettori siano attenti nel valutare comportamenti solo "politically correct".**

**Maurizio Daccà**

---

## **RASSEGNA INTERNAZIONALE**

### **MATTIOLI RIBADISCE IL RUOLO DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA E L'IMPORTANZA DEL REGISTRO INTERNAZIONALE**

**In occasione della presentazione dello Studio sull'impatto economico di Costa Crociere**

**“Oltre a detenere la leadership europea nel traffico crocieristico, il nostro Paese dispone di una flotta mercantile di bandiera italiana tra le principali al mondo (tra le prime dei grandi paesi riuniti nel G20) con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (unità ro-ro, navi per prodotti chimici). E affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati è essenziale che la flotta italiana possa continuare a contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività: il Registro Internazionale Italiano”.**

**Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, è intervenuto alla presentazione dello studio, sull'impatto economico della compagnia crocieristica in Europa, realizzato da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, presentato il 23 settembre al Salone Nautico di Genova.**

### **Dal Decreto Clima e dall'INPS misure insostenibili per l'industria del mare**

**“Difendere l’ambiente e l’occupazione sono obiettivi in testa alle priorità degli armatori italiani, ma le ricette politiche che si stanno delineando in questi giorni vanno proprio nella direzione contraria”. È quanto sostenuto da Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, con riferimento sia alla bozza del Decreto Clima circolata nei giorni scorsi, sia a una recente circolare diffusa dall’INPS, che rischia di far lievitare progressivamente il costo del lavoro marittimo sino a livelli insostenibili.**

## **CORSO CISCO ALLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA**

**CISCO - Centro Internazionale Studi Container organizza il Corso gratuito "La pianificazione doganale: regimi, deposito doganale e deposito Iva", riservato alle aziende regolarmente iscritte al Registro Imprese di Genova e ai soci CISCO.**

**Il seminario si svolgerà Martedì 24 Settembre dalle 9:00 alle 13:00 alla Camera di Commercio di Genova, Via Garibaldi 4**

**Destinazioni e regimi doganali**

**Immissione in libera pratica ed in consumo**

**Transito comunitario interno ed esterno**

**Depositi doganali e depositi Iva (il consignment stock)**

**Le esportazioni in conto lavoro – recenti orientamenti di prassi e giurisprudenza**

***commercio.estero@ge.camcom.it***

***Associati C.I.S.Co.: info@ciscoconsultant.it***

## **TRE PROPOSTE DI LEGGE PER LA SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA DEL SISTEMA DELLA LOGISTICA ITALIANA**

**Il 16 settembre il CNEL ha reso noto che sono state annunciate in Aula alla Camera dei Deputati le tre proposte di legge per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana** ((“Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci”, “Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della

disciplina afferente il sistema della logistica delle merci” e “Modifiche all’articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci”).

Si tratta del risultato di un complesso lavoro del CNEL, avviato su iniziativa di Confetra, per elaborare “un testo organico in grado di superare le criticità che determinano l’appesantimento operativo della supply chain italiana ed eliminare i colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall’arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-consegna, focalizzando l’attenzione sui flussi di import-export che sono quelli oggi maggiormente problematici nella competizione internazionale”. Per giungere a tale risultato nell’inverno scorso si è tenuto presso il CNEL un lungo ciclo di audizioni con 4 Pubbliche Amministrazioni, 4 organizzazioni sindacali del settore e 25 associazioni di categoria, tra le quali Confitarma, ascoltata il 13 febbraio scorso.

In tale occasione, il Presidente Mattioli, accompagnato dal Direttore Generale Sisto, aveva ribadito l’esigenza di semplificazione per il settore dello shipping e in particolare per gli adempimenti burocratici, quando essi rappresentano un inutile aggravio di tempi e costi, che limitano la competitività della flotta di bandiera italiana. Infatti, alcune istanze che a prima vista potrebbero apparire non direttamente collegate con la logistica interessano invece l’efficienza dell’intera catena. In tal senso, la semplificazione del settore logistico italiano passa anche attraverso la competitività della bandiera italiana. Vista l’importanza dei trasporti marittimi nell’economia italiana e, in particolare, il ruolo che possono ricoprire nel percorso di sviluppo della logistica italiana, Confitarma ritiene pertanto che per evitare di condannare il sistema italiano ad una perpetua subalternità sia necessario promuovere la competitività internazionale di ogni singolo anello della catena.

**.Roma, 16 settembre 2019**

*E-mail: [comunicazione@confitarma.it](mailto:comunicazione@confitarma.it)*

# STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

## “ CON LA MOTONAVE ITALIA SULLE ROTTE CROCIERISTICHE INTERNAZIONALI “

La prima unità passeggeri italiana concepita espressamente per il mercato crocieristico internazionale di lusso è stata la motonave “Italia”, un bellissimo mini-transatlantico che ha avuto una carriera lunga e nel complesso fortunata sui mari di tutto il mondo e che per questo motivo rientra a buon diritto in questa Storia della Marineria Passeggeri Italiana.

La nave, i cui allestimenti interni si devono in gran parte ai disegni di Gustavo Pulitzer Finali che purtroppo morirà prima del suo completamento lasciando agli altrettanto famosi Vittorio Frandoli e Romano Boico il compito di portarli a termine, venne ordinata e impostata per conto della “Sunsarda S.p.A.” nel giugno del 1963 presso il Cantiere Navale Felszegi di Muggia presso Trieste, importante struttura giuliana attiva fin dai tempi dell’Impero Austro-Ungarico e che verrà purtroppo travolta dalla crisi della cantieristica italiana alla fine degli anni Sessanta del Novecento.

Durante il suo allestimento, iniziato col varo avvenuto il 23 giugno del 1965 e portato a termine nel giro di tre anni, passò di proprietà alla “Crociere d’Oltremare” di Cagliari cui venne consegnata nel febbraio del 1968.

Arrivata ultima dopo importanti realizzazioni assemblate sempre in zona quali “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi”, “Raffaello”, “Eugenio C.” e “Oceanic”, si può dire che riunisse in sé quanto di meglio era stato approntato sulle più grandi unità testè citate, tenendo presenti le necessità della raffinata clientela straniera cui avrebbe dovuto rivolgersi e inglobando in sé gli standards di sicurezza non solo europei ma anche statunitensi richiesti all’epoca della sua costruzione.

### Le caratteristiche tecniche

Stazzante poco più di 12.000 tonnellate, era lunga quasi 150 metri, larga 21 e poteva trasportare, nella configurazione iniziale, poco più di 700 passeggeri con un equipaggio di 240 persone. Dotata ovviamente di aria condizionata e stabilizzatori anti rollio, l'apparato motore era costituito da due motori diesel "Sulzer-CRDA" a 9 cilindri della potenza di 8000 cv che le consentivano una velocità di crociera di 19 nodi ed una massima di più di 21: la propulsione era assicurata da due eliche quadripala a passo fisso e il pescaggio dell'unità era di 6,80 metri.

Destinata ad operare per una clientela particolarmente esigente, si presentava con una linea innovativa e molto aerodinamica che anticipava tante delle soluzioni adottate poi sulle navi da crociera successive, dalle ampie e ariose sovrastrutture vetrate, alle lance incassate a murata e adottate fino ad allora solo su "Willem Ruys" poi "Achille Lauro", "Rotterdam" anch'esso olandese e "Canberra" inglese.

### I servizi sociali

La nave disponeva di un ponte lido con piscina molto spazioso a proravia dell'elegante, unico fumaiolo disegnato da Marcello Mascherini e definito a "pinna di delfino" per il suo profilo filante, innovativo e molto elegante oltreché assolutamente pratico e funzionale riguardo alla dispersione dei fumi fuori bordo.

L' "Italia" disponeva di otto ponti, di cui sei a disposizione dei suoi passeggeri: dal più alto ponte di comando, riservato alla plancia ed agli alloggi ufficiali, si passava al sottostante ponte Lido dove a proravia si trovavano dieci cabine di lusso poi incrementate in seguito ad un successivo ampliamento della sovrastruttura. Seguiva un'ampia veranda con grill che si affacciava sullo spazioso lido vero e proprio, attrezzato con sedie a sdraio, ombrelloni e piscina immediatamente a ridosso della struttura della ciminiera dov'era stata ricavata una piccola palestra. Sotto avevamo il ponte Riviera, che a proravia alloggiava altre cabine di lusso e poi, per tutta la sua restante lunghezza, tutti i locali sociali di cui la nave disponeva, dal salone delle feste, al grande bar, alla sala lettura con annessa sala gioco, al grande soggiorno centrale e ad un altro salone a poppavia dotato di proprio

bar e adibito a night-club e discoteca. Tutti questi locali andavano da murata a murata e potevano offrire ai crocieristi un'ottima vista sul mare mentre la nave sarebbe stata in navigazione. Sul sottostante ponte Passeggiata, altre cabine a proravia e centro-nave e poi il grande, unico ristorante di bordo, mentre sui sottostanti ponti "A", "B" e "C" era ubicato il foyer, le cabine standard che, al pari di quelle di lusso che avevano in più un frigo-bar molto ben fornito, erano tutte dotate di telefono e radio-filodiffusione. Sul ponte più basso il cinema-teatro col suo schermo ed il palcoscenico, perfettamente attrezzato per proiezioni cinematografiche, rappresentazioni teatrali e spettacoli e intrattenimenti di vario genere. Nel complesso la nave si presentava con tutte le carte in regola per affermarsi da protagonista nel mercato crocieristico internazionale della fine degli anni Sessanta, ma i suoi inizi operativi furono piuttosto tribolati: la "Crociere d'Oltremare" non fu infatti in grado di promuovere un'attività soddisfacente per la sua nuova unità, che venne pertanto noleggiata alla società "Fratelli Cosulich", trasferitasi da tempo da Trieste a Genova ed operante al tempo come importantissimo agente marittimo per varie società fra cui la prestigiosa "Home Lines".

La "Cosulich" impiegò l'"Italia" in alcune crociere nel Mediterraneo nel corso dell'estate del 1968 finché la nave venne noleggiata alla statunitense "Princess Cruises" che stava operando da alcuni anni con unità minori in quel mercato crocieristico americano nel quale si affermerà nel giro di pochi anni.

Ribattezzata "Princess Italia" nonostante sui registri navali non vi sia traccia di questo cambiamento e nemmeno sullo scafo della nave, dove l'appellativo "Princess" non venne mai aggiunto all'originale "Italia", venne impiegata proficuamente fino al 1973 in crociere lungo la costa occidentale del continente americano, da Los Angeles verso l'Alaska e soprattutto il Messico, contribuendo all'affermazione di quei circuiti turistici di otto o quindici giorni dove diventeranno poi popolarissime le "Love Boat" che la sostituiranno. C'è da sottolineare che durante questo periodo di noleggio verrà affiancata ad un'altra unità molto popolare presso di noi: quella "Carla C." già francese "Flandre" della "Linea Costa" di Genova che, come "Princess Carla", sarà la perfetta "running-mate" dell'"Italia" in quegli anni.



Dopo un primo ammodernamento del 1974 che, fra le altre novità, porterà ad un nuovo disegno del ponte Lido e alla realizzazione delle nuove cabine cui abbiamo già fatto cenno, la nave verrà noleggiata alla “Costa” che la acquisterà definitivamente nel 1977. Con essa l’ “Italia” effettuerà crociere soprattutto nell’area caraibica ed in seguito nel Mediterraneo e verso le Isole Atlantiche: anche in questa sua seconda carriera sui mari sarà sempre popolarissima e risulterà apprezzata sia dalla clientela che dai suoi equipaggi.

Nel 1983, a seguito di una ristrutturazione interna alla “Linea Costa”, ormai divenuta “Costa Crociere”, che porterà alla graduale radiazione di tutte le unità tradizionali della flotta in vista dell’immissione in linea dei nuovi “Cruise-liners” più capienti e rispondenti alle necessità di un mercato che cominciava la sua vertiginosa espansione proprio in quegli anni, l’ “Italia” sarà ceduta alla “Ocean Cruise Lines”, compagnia a capitale misto greco-statunitense-britannico che la ribattezzerà “Ocean Princess” affiancandola alla più piccola “Ocean Islander”, un’altra nostra vecchia conoscenza essendo la ex -“City of Mykonos” già “San Giorgio” della veneziana “Adriatica”.

La “Ocean Cruises Lines” impiegherà la “Ocean Princess” ex- “Italia” in un ambizioso piano crocieristico che la vedrà solcare praticamente i mari di tutto il mondo, dopo averne ampliato i locali sociali ricavando sul ponte Lido nuovi spazi per attività all’aperto e circoscrivendolo con una nuova serie di vetrate anti-vento.

La nave ebbe grande successo anche in questo nuovo impiego ma purtroppo nel 1993, mentre era impegnata in una suggestiva crociera che la vedeva risalire il corso del Rio delle Amazzoni da Belèm a Manaus, urtò contro un relitto non meglio identificato: la collisione causò gravi danni allo scafo tant’è che gli armatori la dichiararono perduta e la cedettero agli assicuratori che però fortunatamente la rivendettero alla greca “Sunshine Cruise Line” che la ribattezzò “Sea Prince” e, dopo importanti lavori di ripristino effettuati in parte in America e in parte nei cantieri ellenici di Perama lungo la costa nord-est del Golfo Saronico alle porte di Atene, la reinserì nel mercato crocieristico adibendola a crociere nel Mediterraneo lungo gli itinerari tipici dell’Egeo e dell’Asia Minore.

Durante questa ristrutturazione vennero anche rinnovati gli arredamenti interni, anche se la disposizione dei locali sociali a

disposizione dei passeggeri rimase press'a poco analoga alla precedente.

Purtroppo nel maggio del 1995 la nave subì un secondo grave incidente: questa volta si trattò di un incendio, a seguito del quale venne nuovamente offerta sul mercato e acquistata dalla compagnia greco-cipriota “Louis Cruise Lines”, allora in forte espansione e specializzata nell’acquisto di navi dal passato prestigioso, che la ribattezzò “Princess Oceanica”. Anche qui si troverà ad operare con altre veterane del mare a noi molto note, a cominciare dalla “Princesa Ausonia”, l’ “Ausonia” dell’ “Adriatica” prima e poi dell’ “ICI-Italia Crociere Internazionali” e infine “Grimaldi-Siosa” e poi la “Princesa Victoria” già “Dunnottar Castle” inglese ed ex- “Victoria” della “Inces Line” di cui ci siamo già occupati in questa rassegna. Nei ranghi della “Louis Cruise” ci resterà però poco: a seguito di un ridimensionamento della sua flotta dovuta ad una contrazione del mercato crocieristico nel Mediterraneo Orientale a causa della critica situazione politica di quell’area geografica in cui le sue unità operavano ed ai prodromi di quella grave crisi economica che investirà di lì a poco Grecia e paesi limitrofi, nel 1996 la “Princesa Oceanica” verrà noleggiata a tempo indeterminato alla britannica “Thompson Cruise” (oggi “Marella”) che, dopo un’ulteriore opportuna ristrutturazione e il cambio di nome in “Sapphire” la immetterà nei suoi circuiti mediterranei e del Nord Europa. In tale veste e coi colori della nuova compagnia la ricordo alcuni anni orsono ormeggiata alla Stazione Marittima di Ponte dei Mille a Genova, impegnata in un ciclo di crociere che per una stagione la vedranno scalare tutte le settimane il porto del capoluogo ligure: nonostante i parziali lavori di ristrutturazione subiti nei decenni, la nave richiamava ancora le belle linee originali che, a quarant’anni e più dalla sua immissione in servizio, la rendevano sempre avveniristica e all’avanguardia, sia nell’aspetto esterno che nelle sistemazioni interne: ciò quale degno contributo alla validità dei suoi disegnatori e del cantiere che l’aveva a suo tempo costruita e di cui resterà nella storia come la sua realizzazione più indicativa e importante.

La fine ad Alang Bay

**Nonostante il suo successo anche in quest'ultimo impiego, nel 2010 la "Sapphire" si è scontrata con le nuove norme di sicurezza "SOLAS" intervenute nel frattempo: al pari di altre unità ormai anziane ma ancora relativamente valide non è stata ritenuta suscettibile di affrontare le ingenti spese necessarie per adeguarla alle nuove disposizioni internazionali ed è stata quindi restituita dai suoi ultimi noleggiatori alla "Louis Cruise Lines" che l'ha a sua volta ceduta nel 2012, dopo averla ancora utilizzata brevemente, alla "Taymouth" di St. Vincent nelle Antille, società specializzata in demolizioni navali che la trasferirà quella stessa estate ad Alang lungo la costa dello stato indiano del Gujarat, divenuto negli ultimi anni uno dei più grandi cimiteri di navi al mondo.**

**E' su quella grigia e triste spiaggia che si è compiuto il destino della "Sapphire", già "Princess Oceanica" e prima "Ocean Princess" in origine "Italia": le sue ultime foto la ritraggono mutilata in parte delle sovrastrutture dalle fiamme ossidriche dei demolitori, con la bella ciminiera parzialmente collassata e la sola, slanciata prua ancora intatta, a testimoniare quando solcava fiera i mari di tutto il mondo, portando tanti crocieristi spensierati che ne apprezzavano la confortevolezza, amata dai suoi equipaggi e fiore all'occhiello, uno dei tanti, della cantieristica giuliana del secondo Novecento.**

**Francesco Pittaluga      Stromboli, 23 settembre 2019  
ingegnere navale console Associazione "A Compagna"-Genova  
storico aero-navale**

---

---

## **INCONTRI IN BLU**

### **I PROTAGONISTI DELL'INDUSTRIA**

**di Flavio Scopimich**

**Norberto FERRETTI al Galata Museum**

**GENOVA** Decio giovedì 19:00 sera, presso il Museo Galata, è stata data l'opportunità ai numerosi appassionati di nautica, di incontrare Norberto FERRETTI, un industriale italiano della Nautica, definito dai più "La Nautica Italiana", personaggio che recentemente ha avuto l'opportunità di ritornare sulla scena nautica, con una nuova gamma di imbarcazioni da 48 ad 88 piedi, denominata "Solaris Power".

Norberto FERRETTI, è l'esempio vivente, di come la passione (anche se nata per caso), quando reale, possa portare l'uomo a raggiungere e conseguire risultati inimmaginabili dai più; risultati che le persone comuni, generalmente ritengono impossibili. Per realizzare risultati del genere, bisogna crederci, volerlo fortemente, e sapere aspettare il momento favorevole.

L'incontro, cominciato con un po' di ritardo sull'orario previsto, inizia con gli auguri da parte del nuovo presidente dell'UCINA Saverio CECCHI e del Sindaco di Genova BUCCI che illustrano l'importanza del settore della Nautica, nell'economia nazionale in generale e regionale in particolare; con un Norberto FERRETTI che con molta sincerità e simpatica comunicativa, pone l'accento sul fatto che all'interno dell'attuale salone della Nautica quasi tutte le imbarcazioni sopra i 20 metri sono realizzate da cantieri italiani, indice di vitalità e dell'elevato livello qualitativo della cantieristica nazionale, che ha grande ricaduta sull'indotto della nautica, costituito prevalentemente da ditte e maestranze italiane, che godono di ottima considerazione in campo mondiale.

### **Foto dell'ing Scopinich non pubblicate di cui diamo titoli**

**Auguri e presentazioni da Saverio CECCHI**      **Auguri e presentazioni da BUCCI**

Terminati le riflessioni di natura economica, Norberto FERRETTI, inizia a raccontare gli inizi della sua carriera di quando ragazzo sedicenne e poco incline agli studi, viene mandato a lavorare nell'officina di rivendita auto LAMBORGHINI del padre, dove può bene impiegare la propria passione per la meccanica, passando 2 anni dopo al collaudo delle auto, attività che ben gratifica un giovane neopatentato, mentre l'incarico successivo, venditore d'auto in concessionaria, lo vede veramente contrariato ma

contemporaneamente gli insegna che è importante per un venditore potere interagire con il produttore del bene venduto, cosa impossibile nel campo dell'auto ma basilare in quello della nautica.

La svolta verso la NAUTICA avviene gradualmente, in quanto abbandonato il settore auto, inizia a cimentarsi nel campo della Nautica (settore in espansione in quegli anni), aprendo in quel di Bologna con il fratello Alessandro, la "FERRETTI NAUTICA", che rappresenta la "Crist Craft", ma deve competere in città con una analoga attività rappresentante di marchi più blasonati e prestigiosi. Una competizione difficile ma che fa da scuola a Norberto, insegnandoli che la qualità e l'amore dei dettagli sono le armi per vincere qualsiasi competizione.

La svolta definitiva come costruttore coincide con la realizzazione/trasformazione (in modo molto artigianale), presso un cantiere di Cattolica, di un peschereccio in una barca per andare a pescare insieme ad un socio, una realizzazione estremamente artigianale, molto dipendente dal mondo della trazione terrestre, dal quale provengono ad esempio: il motore e gruppo trasmissione/invertitore prelevati da un trattore, e la scatola dei fusibili di un'auto.

### Peschereccio ad uso privato

Una realizzazione sicuramente interessante, tanto è vero, che la barca esposta al Salone di Genova del '71 come "FERRETTI Craft", attira l'attenzione di S.A.R. il principe di Monaco che la vuole acquistare per uso personale, ma vede FERRETTI costretto a dovere rifiutare la vendita, in quanto le rifiniture (troppo artigianali), avrebbero danneggiato l'immagine futura dell'azienda "FERRETTI CRAFT", che voleva essere nelle intenzioni di FERRETTI, un cantiere capace di costruire imbarcazioni di classe elevata, cosa puntualmente verificatasi con la serie degli "ALTURA" 31' Meneghino, 33', 42', 55', 65'

Un incontro, proseguito con una sfilza interminabile di aneddoti, e ricordi alcuni divertenti, altri tristi ed altri ancora, estremamente seri, e capaci di dare un quadro completo di quale "bella persona" sia stato Norberto FERRETTI durante tutta la sua esistenza; sia come fratello, come sportivo, che come industriale.

La dedica a BUZZI, l'amico e leale concorrente nelle gare di OFFSHORE, recentemente scomparso tragicamente a Venezia, più che esaltare i successi di FERRETTI (ha conquistato il titolo di campione del mondo OFFSHORE Classe 1 nel 1994, e la sua squadra ha bissato conquistando un altro titolo mondiale nel 1997).

## Motoscafo OFFSHORE                      Team OFFSHORE

Parlando di BUZZI, Norberto ne ha elogiato le capacità tecniche, umane, definendolo "collega" non avversario, in quanto pur essendo BUZZI un concorrente estremamente competitivo, non disdegnava di elargire pareri e consigli agli altri concorrenti, per migliorarne la sicurezza durante le gare; come quando BUZZI avvertì Norberto, che a suo avviso barca di Norberto, era debole in un punto e si sarebbe potuta rompere sotto le notevoli sollecitazioni subite dallo scafo durante la gara. FERRETTI ne parlò con il suo strutturista che lo rassicurò dicendo che la barca era molto robusta, il risultato fu che durante la gara, a causa di un impatto più violento di altri, la barca si ruppe proprio nel punto dello scafo, dove BUZZI lo aveva previsto. Altri aneddoti raccontati sono stati divertenti, come quello volto a ricordare l'amato fratello Alessandro, scomparso nel 1966 a causa di un incidente mentre tagliava l'erba sulle colline Bolognesi; Alessandro, viene ricordato dal fratello, come un abile venditore capace di vendere ed intortare chiunque, come accadde con un cliente che era convinto di avere comprato un motorsailer da 42' ed invece alla fine aveva firmato un contratto per un ALTURA da 44' che era una barca a vela. Un fratello con cui regnava un accordo idilliaco, mai sfociato in discussioni o litigi e con il quale aveva condiviso tutte le tribolazioni e gioie della ascesa della "FERRETTAI craft"

Nella seconda metà degli anni '90, la ditta si espande notevolmente acquisendo altre aziende specializzate nel settore di cui "Riva" è il fiore all'occhiello, sia per la tradizione che per la qualità del manufatto. Anche in merito all'acquisizione di Riva, Norberto FERRETTI, racconta un altro aneddoto, che lo vede essere apostrofato da un operaio delle maestranze del cantiere, che fa notare che in molti erano andati a promettere un risanamento del cantiere e tutti alla fine avevano abbandonato il cantiere al suo tragico ed ineluttabile destino, ma Norberto fa un patto, gli operai tornano a

**lavorare al massimo con l'impegno, e se il cantiere si salva vuole che gli sia pagato un caffè; la storia finisce con descrivendo che il caffè bevuto in seguito, come uno dei migliori.**

**Dato il successo ottenuto nella espansione, terminata con l'acquisizione di 14 cantieri italiani più uno estero a Miami in Florida, in modo da coprire una vasta gamma di imbarcazioni dai piccoli gozzi di oltre 7 metri, ai mega yacht da 65 metri. Conseguentemente, nel Giugno 2000, viene decisa la quotazione alla Borsa di Milano, quotazione conclusa nel Gennaio 2003.**

### **FERRETTI Quotata in Borsa**

**Ma un vero padrone del vapore non sta mai fermo, e fiutando la moda dei mezzi "Ibridi", nel 2008 produce un innovativo yacht capace di muoversi sia sui motori endotermici che su quelli elettrici (con una autonomia elettrica ridotta), giusto per entrare ed uscire dai porti, senza dovere disturbare, con fumi e rumori, i frequentatori della marina.**

**Ma secondo FERRETTI, il parallelo con le auto finisce lì, in quanto sono due mondi molto diversi con regole e necessità molto diverse ed articolate, tanto è vero che persino: Giugiaro, Bertone e Pininfarina, i tre massimi esponenti di design automobilistico mondiale, hanno fallito ogni volta che hanno provato a cimentarsi con un mezzo nautico.**

### **Cronologia di una famiglia**

**Nel 1968 i fratelli Alessandro e Norberto Ferretti, figli di un commerciante di combustibili proprietario a Bologna anche di una concessionaria di automobili, decidono di allargare l'attività anche al settore della nautica dopo aver ottenuto la rappresentanza per l'Italia di un marchio statunitense di imbarcazioni a motore, la Chris Craft. Aprono così nel centro della città un negozio a più vetrine, la Ferretti Nautica.[3]**

**La prima imbarcazione costruita in proprio vede la luce invece nel 1971 in un cantiere di Cattolica utilizzando lo scafo di un peschereccio da 11 metri. Quella barca viene presentata al Salone della nautica di Genova come Ferretti Craft. E arrivano i primi ordini.**

**[4] Quattro anni più tardi, nel 1975, Alessandro (classe 1937) e**

**Norberto (1946) inaugurano il cantiere di San Giovanni in Marignano e nel 1987, quando ormai vendono un centinaio di barche all'anno, il cantiere di Forlì che da allora diventa anche la sede principale del gruppo.**

**Costruiscono solo imbarcazioni a motore, ricorrendo ad una serie di innovazioni, dai serbatoi di mille litri alla "doccia rotonda". Facendosi anche un nome nello sport: Norberto gareggia con una delle prime barche in fibre di carbonio nella Classe 1, la più prestigiosa dell'offshore, laureandosi nel 1994 campione del mondo. Nel 1997 la sua squadra vince un secondo titolo mondiale. Nel 1996 Alessandro scompare[5] a 54 anni in un tragico incidente mentre taglia l'erba nella sua villa sulle colline bolognesi.[6] In quel momento l'azienda ha un giro d'affari attorno ai 110 miliardi delle vecchie lire realizzati per più del 75% con l'export, così Norberto decide di accelerare nello sviluppo investendo in nuovi cantieri e marchi.**

**L'espansione[modifica | modifica wikitesto]**

**Dalla seconda metà degli anni novanta, grazie anche all'intervento nel capitale sociale di alcuni fondi d'investimento, la Ferretti Yachts, specializzata in imbarcazioni da 14 a 27 metri di tipo flybridge, inizia l'espansione con l'acquisizione di altre aziende già operanti nel settore, da Pershing Yacht a Riva. Nel complesso 15 cantieri (tutti in Italia a eccezione di uno a Miami) in grado di abbracciare un'ampia gamma di barche, dai 7 metri dei gozzi ai 65 metri degli yachts.[7]**

**Per due anni e mezzo, dal giugno 2000 al gennaio 2003, l'azienda si è quotata alla Borsa di Milano, segmento Star.**

**Nel 2008 l'assetto societario risultava così diviso: 50,2% Fondi Candover, 10,7% Fondi Permira, 39,1% ripartito tra Norberto Ferretti e la dirigenza del gruppo. Nell'ottobre di quell'anno nei cantieri del gruppo Ferretti è varato un panfilo di 23 metri in grado di navigare sia con motori a combustione interna sia con motori elettrici, per due ore senza emissioni.[8]**

**Nuova proprietà[modifica | modifica wikitesto]**

**Ma l'indebitamento è alto e nel gennaio 2012 Shandong Heavy Industry Group-Weichai Group, società produttrice di scavatrici e trattori, controllata dallo Stato cinese, rileva il 58% di Ferretti Group per 374 milioni di euro. Al momento dell'operazione la Ferretti contava un debito di 600 milioni di euro. La dirigenza è stata riconfermata dai nuovi azionisti[9].**



**Nel settembre 2013 viene presentata la nuova architettura del marchio Ferretti composto da tre linee di prodotto: Ferretti Yachts, Ferretti Custom Line e Ferretti Navetta.[10]**

**Il gruppo è proprietario dei marchi Ferretti Yachts, Riva, Pershing, Itama, Mochi Craft, CRN e Custom Line. Fino al 2010 deteneva anche il marchio Apremare di Sorrento (gozzi) che è stato poi riacquisito dai proprietari originari[11]. Nel 2015 la Bertram Marine Group, operativa nella distribuzione e fornitura di servizi negli Stati Uniti, è ceduta alla Argo Finanziaria, holding del gruppo Gavio.[12]**

**Nel 2016 Piero Ferrari, figlio di Enzo Ferrari, entra a far parte del gruppo Ferretti acquistando il 13,2% del capitale attraverso la holding di famiglia F Investments.[13] Risultando così l'unico azionista oltre ai cinesi del gruppo Weichai Power, detentori della maggioranza con l'86,8%. Tornato in utile dopo due anni, nel 2017 il Gruppo Ferretti ha presentato a Monaco il mega yacht "Cloud 9" lungo 74 metri.[14]**

**Nell'aprile 2019 il gruppo Ferretti entra per la prima volta nel mondo della vela acquisendo Wally, la società fondata da Luca Bassani.[15]**

**Dati economici[modifica | modifica wikipost]**

**Nel 2016 il gruppo ha realizzato ricavi per 562,7 milioni di euro.**

**[16] Nel 2017 i ricavi hanno toccato i 623 milioni (aumento del 10,8%), l'Ebitda è cresciuto dell'11,3% a 59 milioni, l'utile di 24 milioni (+75% rispetto al 2015 mentre nel 2016 era stato di 16,1 milioni).[17] I**

**dipendenti da 900 a 1500.[2] Nel 2018 il fatturato ha toccato i 669 milioni (aumento del 7,5%), l'Ebitda pari a 53 milioni, utili netti a 31 milioni (+29%).[1]**

**Flavio Scopinich**

---

**SALONE NAUTICO GENOVA,**  
**numeri e barche**

*I numeri sono alti, mai come oggi: 986 espositori da 23 Paesi del mondo, 13 delegazioni diplomatiche presenti, oltre 1000 barche, 100 i buyer presenti dall'estero. L'obiettivo del Salone Nautico di Genova è diventare il più grande del mondo. Il nostro video servizio.*

*Nautica in cifre: +75% di fatturato dal 2013. Tutti i primati liguri nel report presentato al Salone*

*Dati confortanti anche dal rapporto "La nautica in cifre" presentato da Ucina durante la prima giornata del Salone. La Liguria "pesa" su fatturato, export e numero di aziende, non ha rivali su posti barca, patenti nautiche e parco nautico. Ne parliamo nel nostro approfondimento.*

*Da Business Liguria*

## NUMERI e PARTNER DELL'EDIZIONE 2019

Ecco i principali appuntamenti e i numeri della 58° edizione del Salone Nautico a Genova dal 20 al 25 settembre.

Le porte della manifestazione si aprono giovedì 20 settembre (per proseguire fino a martedì 25 settembre) con il Convegno Inaugurale, primo evento del Forum UCINA 2018, dal titolo "I Campioni Globali. La Nautica il paese che vince". L'Italia torna al centro del panorama mondiale della nautica, della sua industria, delle filiere, del turismo costiero. Lo fa con un Salone Nautico che guarda agli altri comparti produttivi attraverso i quali il Paese mantiene la leadership mondiale nella manifattura.

A seguire, alle 15.30, "Boating Economic Forecast" che trasforma la presentazione della nuova edizione de La Nautica in Cifre in un Economic Forum -

La pubblicazione, realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA Confindustria Nautica, in partnership con Fondazione Edison ed Assilea, e ufficialmente riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è attesa da tutti gli addetti ai lavori .

Le anticipazioni indicano una crescita dell'industria nautica in Italia ancora a due cifre, con un mercato interno che cresce del 15,4 %, trainato anche dal settore del leasing nautico che ha registrato un +58% di stipulato 2017.

**Assilea ha fornito recentemente un altro dato rilevante che riguarda “l’effetto Salone” sullo stipulato leasing. Tale effetto è ben visibile nel quarto trimestre dell’anno scorso: stipule per 100 milioni di euro, il 53% in più dell’anno precedente e 75,8 milioni di euro di leasing nautici con bandiera italiana finanziati nel solo mese di luglio 2018, +151% di erogato rispetto allo stesso mese del 2017.**

**Questa 58° edizione del Salone Nautico Internazionale, che, come ha ricordato ICE, “si conferma ancora una volta il punto di riferimento per l’intero settore, anche internazionale – dalla costruzione alla produzione di imbarcazioni e accessori, dai servizi al turismo”, dai media a tutti gli amanti del mare – e può vantare ben 948 brand in esposizione (+ 7,2% sul 2017), 62 nuove partecipazioni, di cui 58% dall’estero, 73 giornalisti delle più importanti testate internazionali e 87 buyer esteri provenienti da 27 nazioni.**

**Quattro Saloni specializzati in un unico contenitore che mostra così la sua natura multispecialista: Accessori e componenti (area tech trade: 12.000mq e un incremento del 16,8% di espositori), Fuoribordo (+23% su 22.000mq di piano espositivo e 24.000mq di specchio acqueo), Vela (cresce la dimensione media delle imbarcazioni esposte su 16.000mq di piano espositivo e 18.000mq di specchio acqueo), Yacht & superyacht (+13%, 46 imbarcazioni in più su 21.000mq di piano espositivo e 62.000mq di specchio acqueo)”.**

## **News da Sculati & Partners**

**Azimut Yachts torna a Monaco ed espone tre modelli rappresentativi, di eleganza, fascino e successo indiscussi. Al debutto tra i superyacht Azimut Grande S10 che, dopo la première mondiale al Salone di Cannes dove ha attirato consensi e grande interesse dei clienti, si è presentato a Genova forte delle sue peculiarità: l’uso diffuso del Carbon Tech e per l’originale design esterno firmato da Alberto Mancini. L’architetto triestino, che è solito rivolgersi a fonti stilistiche di grande originalità, per questo progetto si è ispirato a tre idee inedite: una raffinata e moderna villa sul mare, con più terrazze su**

livelli diversi che scendono verso l'acqua, un elegante megasailer e, infine il mondo del car design, che conosce molto bene grazie ai suoi studi in questo ambito.

Il layout è caratterizzato da una sorprendente versatilità, mentre l'interior décor, opera di Francesco Guida, è stato realizzato giocando sul connubio tra essenze pregiate e il laccato bianco che dona agli ambienti luminosità e sportività al tempo stesso.

Anche su questa imbarcazione è molto alto il livello delle innovazioni tecnologiche, come il vetro elettrocromico dello skilight realizzato da Isoclima Cromalite e le diverse soluzioni individuate dall'Innovation Lab di Azimut nell'ambito del programma ECS - Enhanced Cruising Solutions.

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

**LE SIGNORE CHE SI INTENDONO DI PITTURA (anni '30)**  
da "QUARTIERI ALTI" di Ercole Patti, giornalista, scrittore, pittore  
(1903 - 1976) Mondadori ed.

“Quando si apre la Quadriennale, molte signore si aggirano sulle guide rosse dei vari saloni. La maggior parte si ferma accanto ai ritratti di donne e bambini, alle nature morte con frutta e cacciagione e ammirano sinceramente esclamando a brevi intervalli:”Molto carino! Guarda quella conchiglia, sembra vera! Guarda quelle spighe come son fatte bene! Quel fagiano è fatto benissimo! Quel broccato!!”Altre hanno le scarpe basse, brandiscono l'occhialino e consultano il catalogo con un'aria assorta, assolutamente impenetrabile. Sono le signore che si intendono di arte, frequentano compagnie di pittori e letterati e non

possono quindi abbandonarsi ad osservazioni superficiali o troppo semplicistiche. La situazione di queste signore non è delle più facili. Sedendo a tavolate di artisti, esse hanno ascoltato discussioni, frasi e giudizi. Hanno sentito esaltare moltissimo certi artisti, hanno visto gettare nella polvere altri. Esse conoscono i nomi di vari pittori, hanno sentito parlare con insistenza di “pittura tonale”, di ricerche, di lirismo... Le signore che si intendono di arte pagherebbero chi sa che per sapere, una buona volta, perché mai certi quadri scoloriti, confusi o geometrici e grigi sono contesi dai collezionisti, mentre altri assai chiari, di grandi dimensioni, pieni di vivaci colori vengono guardati con sogghigni di commiserazione. Vorrebbero chiederlo, ma si guardano bene dal farlo per timore di compromettersi. Esse sanno che è così, sanno che tutti sono d'accordo su questo giudizio e non osano fiatare... Libere di giudicare, abbandonate a se stesse, al cospetto di certi quadri esclamerebbero:” Ma questo non sa sa ancora dipingere! Deve essere un bambino piccolo”. Si tratta di Carrà. Ma le signore sono molto caute. Si farebbero tagliare la lingua prima di parlare... C'è anche dell'eroismo in queste signore. Si sacrificano, rinunziano a tutto per mantenere inattaccabile la loro nomea di intenditrici d'arte. Se dessero retta al loro istinto inconfessato riempirebbero la casa di pesci che sembrano veri, di pernici riverse con le penne dipinte una per una, di grappoli d'uva, di pavoni color sifone di seltz, di paesaggi pieni di piccole finestre con le tendine e il ricamo delle tendine, e le foglie degli alberi e i passerotti sui tetti, dipinti minutissimamente. E acquisterebbero pure ritratti di bambini nudi distesi bocconi su pelli di capra...Giù la maschera gentili signore. Le bottiglie, i lumi e i paesaggi di Morandi non vi piacciono, non li capite, non vi piaceranno mai. Confessatelo una buona volta; nessuno vi farà del male.”

fine

