

OFFICINA

Abbondanza

n. 43, ottobre-novembre-dicembre 2023

ISSN 2532-4218

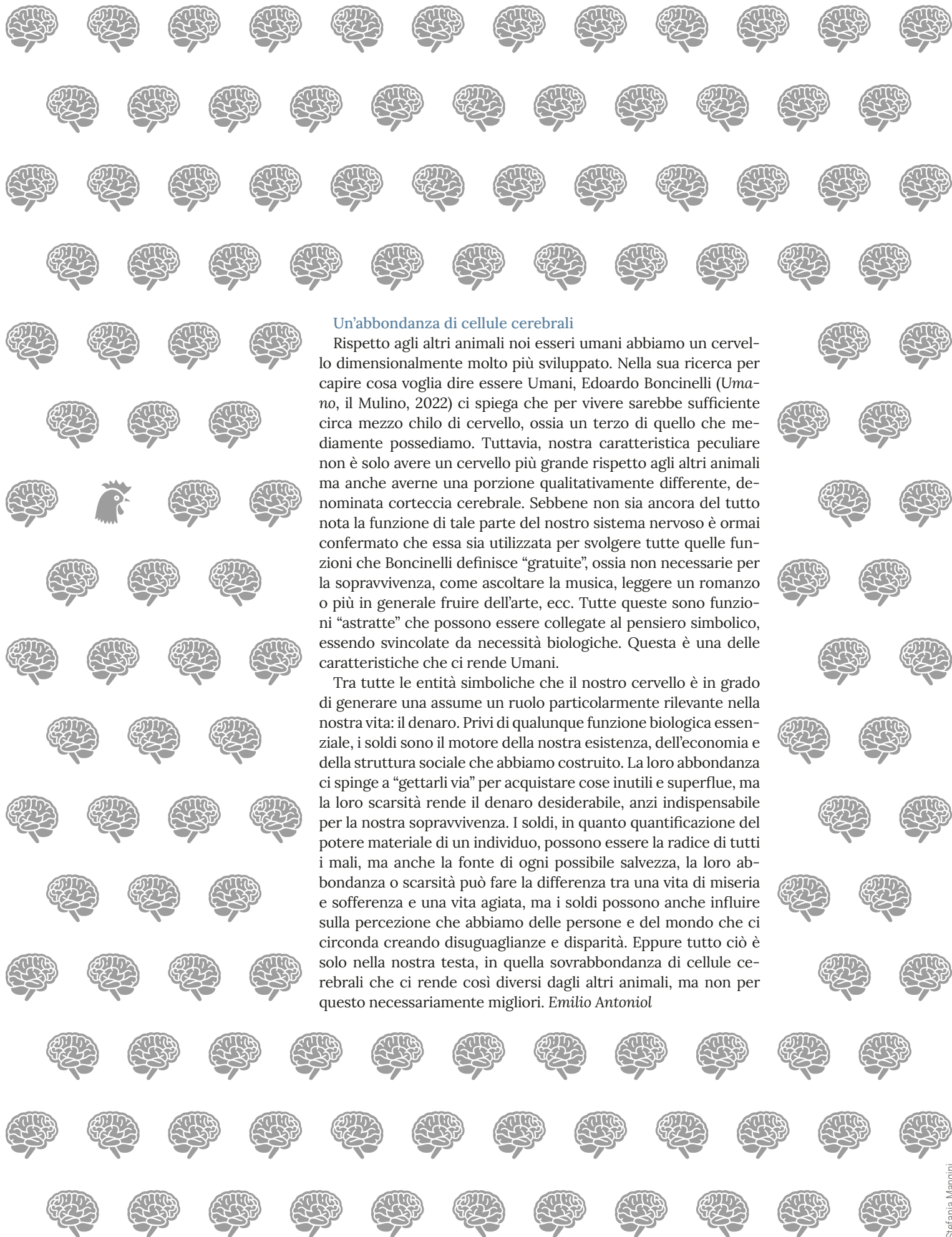
43

Eden

di Giorgia Antonioli

*Bassorilievo della volta della Sala a Fogliami di
Palazzo Grimani, Giorgia Antonioli 2021.*

*Eden: immagine dell'abbondanza di meraviglia,
trasferisce l'ideale nel reale. Potenza invisibile,
simbolica che si manifesta nell'apparire di tutte
le cose. Oggi l'abbondanza passa attraverso uno
specchio deforme, incapace di coglierne il senso
profondo: l'ideale è intriso nel cuore del reale.*



Un'abbondanza di cellule cerebrali

Rispetto agli altri animali noi esseri umani abbiamo un cervello dimensionalmente molto più sviluppato. Nella sua ricerca per capire cosa voglia dire essere Umani, Edoardo Boncinelli (*Umano*, il Mulino, 2022) ci spiega che per vivere sarebbe sufficiente circa mezzo chilo di cervello, ossia un terzo di quello che mediamente possediamo. Tuttavia, nostra caratteristica peculiare non è solo avere un cervello più grande rispetto agli altri animali ma anche averne una porzione qualitativamente differente, denominata corteccia cerebrale. Sebbene non sia ancora del tutto nota la funzione di tale parte del nostro sistema nervoso è ormai confermato che essa sia utilizzata per svolgere tutte quelle funzioni che Boncinelli definisce "gratuite", ossia non necessarie per la sopravvivenza, come ascoltare la musica, leggere un romanzo o più in generale fruire dell'arte, ecc. Tutte queste sono funzioni "astratte" che possono essere collegate al pensiero simbolico, essendo svincolate da necessità biologiche. Questa è una delle caratteristiche che ci rende Umani.

Tra tutte le entità simboliche che il nostro cervello è in grado di generare una assume un ruolo particolarmente rilevante nella nostra vita: il denaro. Privi di qualunque funzione biologica essenziale, i soldi sono il motore della nostra esistenza, dell'economia e della struttura sociale che abbiamo costruito. La loro abbondanza ci spinge a "gettarli via" per acquistare cose inutili e superflue, ma la loro scarsità rende il denaro desiderabile, anzi indispensabile per la nostra sopravvivenza. I soldi, in quanto quantificazione del potere materiale di un individuo, possono essere la radice di tutti i mali, ma anche la fonte di ogni possibile salvezza, la loro abbondanza o scarsità può fare la differenza tra una vita di miseria e sofferenza e una vita agiata, ma i soldi possono anche influire sulla percezione che abbiamo delle persone e del mondo che ci circonda creando disuguaglianze e disparità. Eppure tutto ciò è solo nella nostra testa, in quella sovrabbondanza di cellule cerebrali che ci rende così diversi dagli altri animali, ma non per questo necessariamente migliori. *Emilio Antoniol*

Direttore editoriale Emilio Antoniol

Direttore artistico Margherita Ferrari

Comitato editoriale Letizia Goretti, Stefania Mangini, Rosaria Revellini

Comitato scientifico Federica Angelucci, Stefanos Antoniadis, Sebastiano Baggio, Matteo Basso, Eduardo Bassolino, Maria Antonia Barucco, Martina Belmonte, Viola Bertini, Giacomo Biagi, Paolo Borin, Alessandra Bosco, Laura Calcagnini, Federico Camerin, Piero Campalani, Fabio Cian, Sara Codarin, Silvio Cristiano, Federico Dallo, Dorian Dal Palù, Francesco Ferrari, Paolo Franzo, Jacopo Galli, Silvia Gasparotto, Gian Andrea Giacobone, Giovanni Graziani, Francesca Guidolin, Beatrice Lerma, Elena Longhin, Antonio Magarò, Filippo Magni, Michele Manigrasso, Michele Marchi, Patrizio Martinelli, Cristiana Mattioli, Fabiano Micocci, Miceal Milocco Borlini, Magda Minguzzi, Massimo Mucci, Maicol Negrello, Corinna Nicosia, Maurizia Onori, Valerio Palma, Damiana Paternò, Elisa Pegorin, Laura Pujia, Silvia Santato, Roberto Segà, Gerardo Sempredon, Chiara Scanagatta, Chiara Scarpitti, Giulia Setti, Francesca Talevi, Oana Tiganea, Ianira Vassallo, Luca Velo, Alberto Verde, Barbara Villa, Paola Zanotto, Elisa Zatta

Redazione Davide Baggio, Luca Ballarin, Giulia Conti, Martina Belmonte, Silvia Micali, Arianna Mion, Libreria Marco Polo, Sofia Portinari, Marta Possiedi, Tommaso Maria Vezzosi

Web Emilio Antoniol

Progetto grafico Margherita Ferrari

Proprietario Associazione Culturale OFFICINA*

e-mail officina.rivista@gmail.com

Editore anteferma edizioni S.r.l.

Sede legale via Asolo 12, Conegliano, Treviso

e-mail edizioni@anteferma.it

Stampa AZEROprint, Marostica (VI)

Tiratura 150 copie

Chiuso in redazione il 7 novembre 2023, con castagne e marroni, e il sole che scalda ancora

Copyright opera distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione – Non commerciale – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale



L'editore si solleva da ogni responsabilità in merito a violazioni da parte degli autori dei diritti di proprietà intellettuale relativi a testi e immagini pubblicati.

Direttore responsabile Emilio Antoniol

Registrazione Tribunale di Treviso

n. 245 del 16 marzo 2017

Pubblicazione a stampa ISSN 2532-1218

Pubblicazione online ISSN 2384-9029

Accessibilità dei contenuti online www.officinajournal.it

Prezzo di copertina 10,00 €

Prezzo abbonamento 2023 32,00 € | 4 numeri

Per informazioni e curiosità

www.anteferma.it

edizioni@anteferma.it



OFFICINA*

“Officina mi piace molto, consideratemi pure dei vostri”

Italo Calvino, lettera a Francesco Leonetti, 1953

Trimestrale di architettura, tecnologia e ambiente

N.43 ottobre-novembre-dicembre 2023

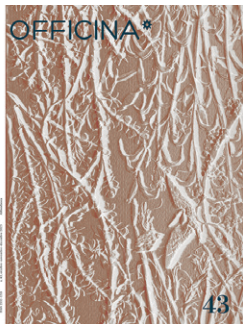
Abbondanza

Il dossier di OFFICINA*43 – Abbondanza è a cura di Gian Andrea Giacobone e Sara Codarin.

Hanno collaborato a OFFICINA* 43:

Francesca Ambrogio, Giorgia Antonioli, Davide Baggio, Roshan Borsato, Alessandra M.L. Bosco, Massimo Brignoni, Francesco Busca, Massimo Candela, Alberto Cervesato, Sara Codarin, Niccolò Colafemmina, Tania Contardo, Giorgio Dall'Osso, Vanessa Deotto, Anna Dordolin, Chiara Fonsdituri, Gian Andrea Giacobone, Roberta Ingaramo, Paola Limoncin, Tommaso Lucinato, Francesco Mancuso, Marco Manfra, Ludovica Masia, Eugenia Morpurgo, Maicol Negrello, Davide Paciotti, Filippo Petrocchi, Barbara Pollini, Enrico Polloni, Claudia Ricciardi, Massimo Triches, Riccardo Varini.

OFFICINA* è un progetto editoriale che racconta la ricerca. Tutti gli articoli di OFFICINA* sono sottoposti a valutazione mediante procedura di double blind review da parte del comitato scientifico della rivista. Ogni numero racconta un tema, ogni numero è una ricerca. OFFICINA* è inserita nell'elenco ANVUR delle riviste scientifiche per l'Area 08.



Abbondanza

Abundance

n.43-ott-nov-dic-2023

Eden

Giorgia Antonioli

-
- 6** **Abbondanza di sapere e risorse** Abundance of Knowledge and Resources
Gian Andrea Giacobone, Sara Codarin
- 10** **Generative and Bioreceptive Design**
Barbara Pollini, Tania Contardo, Davide Paciotti
- 20** **3.5D Printing**
Massimo Brignoni, Giorgio Dall'Osso, Tommaso Lucinato, Francesco Mancuso, Riccardo Varini
- 30** **Nature-based Solutions per il progetto urbano** Nature-based Solutions for Urban Design
Maicol Negrello, Chiara Fonsdituri, Francesco Busca, Roberta Ingaramo
- 40** **Tracking the Landscape**
Massimo Triches
- 50** **Fluidi e istantaneo MaaS** Fluid and Instant MaaS
Filippo Petrocchi
- 60** **La casa SENSHome** The SENSHome House
Paola Limoncin, Anna Dordolin
- 70** **Memoria digitale** Digital Memory
Claudia Ricciardi
- 78** **Ecoinvaders**
Stefania Mangini
-
- 4** **ESPLORARE**
a cura di Davide Baggio
- 80** **PORTFOLIO**
Fotografare Le Corbusier Photographing Le Corbusier
Alberto Cervesato
- 86** **L'IMMERSIONE**
Biomasse bioregionali: verso un'abbondanza di biodiversità Bioregional Biomasses: towards an Abundance of Biodiversity
Eugenia Morpurgo
- 90** **Ambiente, Abitudine, Abitare** Environment, Habits, Living
Alessandra M.L. Bosco, Francesca Ambrogio
- 94** **I CORTI**
Open data per attuare la circolarità Open Data to Implement Circularity
Marco Manfra
- 96** **Macchine creative per il Centaur Design** Creative Machines for Centaur Design
Niccolò Colafemmina
- 98** **SOUVENIR**
L'Uomo di Cartapesta The Paper-Mache Man
di Letizia Goretti
- 100** **TESI**
Verso una nuova ruralità alpina Towards a new Alpine Rurality
Vanessa Deotto
- 104** **IN PRODUZIONE**
L'evoluzione dell'I4.0: una tecnologia human-centered The Evolution of I4.0: a Human-centered Technology
Roshan Borsato, Enrico Polloni
- 106** **AL MICROFONO**
L'avventura di Torri Superiore The Adventure of Torri Superiore
con Massimo Candela
- 110** **CELLULOSA**
Un sacco di tempo
a cura dei Librai della Marco Polo
- 111** **(S)COMPOSIZIONE**
Soldi
Emilio Antonioli

Alessandra M.L. Bosco

PhD, ricercatrice in Design, Università Iuav di Venezia.
amlbosco@iuav.it

Francesca Ambrogio

Dottoranda di ricerca, Scienze del design, Università Iuav di Venezia.
fambrogio@iuav.it

Environment, Habits, Living *The ecosystem, in the sense of collective umwelt, is a rich, complex and articulated system, responsive and resilient at the same time. Current ecological transition focuses on values and development models that aim to rehabilitate the environment and people in a multidisciplinary dialogic system. The contribution intends to investigate this issue within the nautical and naval sector that faces the transition by working on design solutions at multiple scales, from the choice of materials, to the reconsideration of hull geometries, to the supporting infrastructure network.**

Verso un sistema dialogante
I significativi cambiamenti socio-economici assieme alle sfide contemporanee di natura ambientale hanno dichiarato l'urgenza di riflettere e di interrogarsi al fine di promuovere, con un avanzamento di conoscenza, modifiche di comportamenti e interventi reali sul territorio.

L'ecosistema nell'accezione di *umwelt* collettivo¹, dove ogni parte di un organismo è indissolubilmente relazionata alle altre come al tutto, è un sistema ricco, complesso e articolato, reattivo e resiliente al medesimo tempo (Antonelli e Tannir, 2019).

In un ecosistema, persone, comunità e ambiente fisico trovano modalità

per relazionarsi in modo che ciascuno possa essere riconosciuto, riconoscersi e agire in sinergia verso obiettivi comuni. L'attuale transizione ecologica – dopo un periodo caratterizzato da un forte antropocentrismo dove l'uomo, i suoi interessi e le sue esigenze hanno trainato progresso scientifico e crescita indiscriminata – pone al centro valori e modelli di sviluppo che intendono riabilitare ambiente e persone in un sistema multidisciplinare dialogante. Se infatti anche l'ecologia fin dagli anni Sessanta ha posto al centro del dibattito la supremazia dell'uomo, finalizzando anche l'azione di tutela dell'ambiente al benessere degli esseri umani, ai ricercatori e ai progettisti di

oggi si presenta l'opportunità e l'impegno di riparare, ricostituire e ricostruire differenziando le omologazioni e promuovendo con maggiore consapevolezza azioni concrete (Antonelli e Tannir, 2019).

Il mare. Progetti e strategie

Perseguendo i medesimi intenti, ONU con i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 (ONU, 2021) e Unione Europea con il *Green Deal* (EU, 2021) hanno ritenuto strategico promuovere progetti e programmi in grado di influire positivamente sull'ampia relazione uomo-ambiente. Uno degli ambiti interessati e coinvolti nei processi di transizione,



01. Render di Argo | Argo's render. Boundary Layer Technologies, 2022

Ambiente, Abitudine, Abitare

Dall'antropologia i fondamenti per un design nautico integrale

La transizione ecologica pone al centro valori che intendono riabilitare sistemi multidisciplinari dialoganti

è il sistema marino all'interno del quale le opportunità per riabilitare la struttura di mutue relazioni tra ambiente e persone sono diverse e articolate.

Riferibili almeno in parte all'azione di recepimento della Direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, promuovendo la sostenibilità nella crescita delle economie marittime, nello sviluppo delle zone marine e nell'uso delle risorse marine, i programmi integrano la domanda di sviluppo economico con la necessità di tutelare gli ecosistemi marini considerandoli parte di un complessivo sistema sociale e ambientale.

Leggere e interpretare gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, indagando connessioni e intersezioni con il sistema marino, può far emergere come sia possibile contribuire, a differenti livelli, alla riduzione dell'inquinamento negli oceani, nei porti e nelle regioni costiere, SDG 3; come, promuovendo investimenti nelle infrastrutture energetiche e nelle tecnologie per l'energia pulita, si riesca a facilitare l'accesso alla ricerca, all'innovazione e alla cooperazione internazionale, SDG 7; come, migliorando le capacità tecniche di gestione delle acque reflue a bordo delle navi e nei porti, si possa contribuire a promuovere riciclaggio e uso di tecnologie di produzione più pulite e modelli di consumo più sostenibili, SDG 12; come, azioni strategiche mirate alla riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale possano rispondere all'urgenza dei cambiamenti climatici in atto, SDG 13; o, ancora, come, migliorando la sicurezza del trasporto marittimo internazionale per prevenire l'inquinamento causato dalle navi, si possa contribuire alla conservazione di oceani, mari e risorse marine, SDG 14 (ONU, 2021).

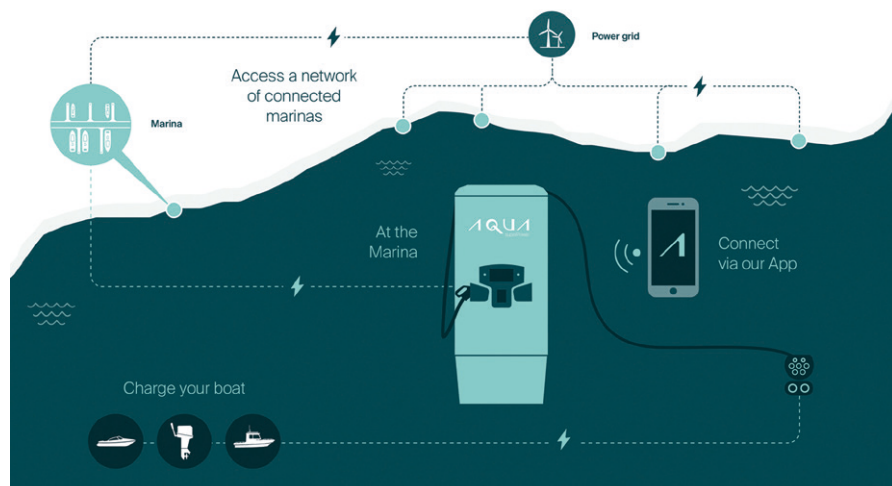
Alle più generali direttive di strategia politica economica per lo sviluppo sostenibile si affiancano quelle erogate negli anni da istituzioni che, operando nel settore marittimo e marino come *International Maritime Organization* (IMO, 2012) delle Nazioni Unite ed *European Maritime Safety Agency* dell'Unione Europea (EMSA, 2023), hanno promosso linee guida e programmi specifici a partire da variazioni dell'organizzazione interna del sistema marino. Ne sono un esempio le convenzioni MARPOL di IMO che regolamentano, a partire dal 1973, la prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico derivanti dalle grandi navi e le modalità di smaltimento dei rifiuti in mare (MARPOL, 2011; IMO, 2023). O piuttosto, la strategia quinquennale EMSA's *5-year strategy 2020-2024* che nel 2019 ha proposto linee guida e azioni congiunte finalizzate al perseguimento di miglioramenti significativi all'interno di cinque aree ritenute prioritarie: so-

stenibilità, sicurezza, protezione, semplificazione della navigazione e sorveglianza (EMSA, 2019).

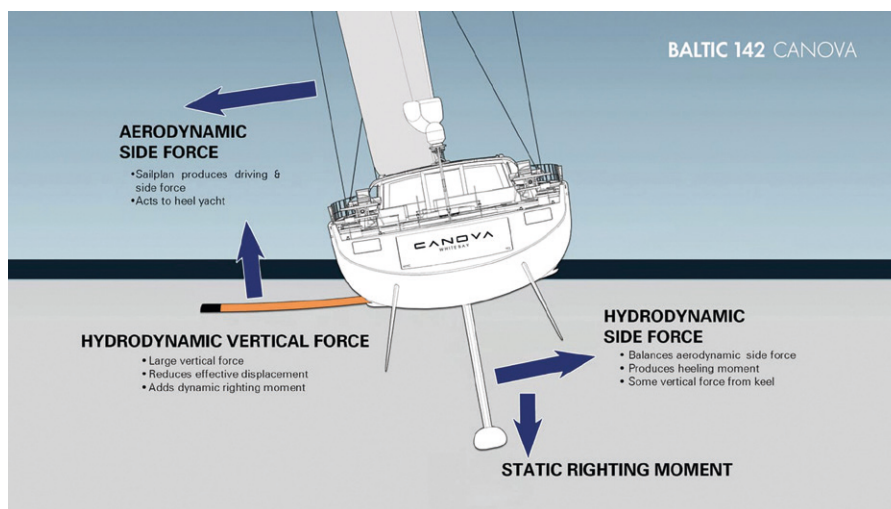
Progettare interazioni

La dimensione sistemica della progettualità, che coinvolge l'ambiente marino nella sua complessità, sfrutta il progresso scientifico nel campo ingegneristico e ambientale e l'adozione di tecnologie sviluppate in molteplici campi di ricerca. Agendo su più scale, dalla scala macro della pianificazione territoriale-marina alla scala micro della biologia ambientale con la ricerca di agenti inquinanti; lavorando sul campo liminale dell'interazione terra-mare, conciliando problematiche terrestri a questioni marine e cercando di rendere meno evidenti i confini di interesse, si dichiara la volontà di dialogo tra differenti interlocutori e ambiti disciplinari (Musco *et al.*, 2014).

Nei programmi internazionali, aspetti economici, sociali e ambientali supportano sinergie e promuovono convergenze verso obiettivi comuni di medio e lungo periodo. Così la strategia progettuale relativa alla transizione in ambito marino, combinando prestazioni fornite dall'evoluzione tecnologica e interesse verso l'ecosistema, prefigura una gestione di attività marine e marittime integrate con quelle a terra, garantendo con la compatibilità delle azioni una risposta coordinata e continuativa alla necessità di riflessione



02. Infografica rappresentativa del processo di funzionamento dell'infrastruttura | Infographics of the infrastructure operation process. *Aqua superPower*, 2022



03. Render rappresentativo delle forze idrodinamiche e areodinamiche del Baltic 142 Canova | Representative rendering of the hydrodynamic and areodynamic forces of Baltic 142 Canova. Micheletti & Partners, 2019

critica e alla proposta di soluzioni nei confronti delle emergenze climatiche e ambientali (Coronato, 2018).

Lavorano su questo duplice registro, tra innovazione e interesse ambientale, sulla soglia tra terra e acqua progetti di infrastruttura come quello sviluppato da *Aqua superPower* (img. 02). Il sistema di stazioni di ricarica elettrica proposto è in grado di affiancare il cambiamento verso una mobilità più responsabile che coniuga l'efficienza e la soddisfazione di un mercato globale in espansione con un limitato impatto ambientale.

Si rivolgono all'espansione del turismo in aree protette progetti di *ebus* come il modello 1030 di *GardaSolar*. Grazie alla propulsione elettrica, al tetto che integra pannelli solari per ridurre i consumi e aumentare l'autonomia di navigazione e al disegno dello scafo, il veicolo permette una navigazione tipica dello *slow-tourism* che, limitando il moto ondoso, propone il pieno rispetto delle specie marine e dell'intero ecosistema terra-acqua.

L'attenta e specifica progettazione della morfologia dello scafo di barche a vela per competizioni o per crociere a lungo raggio, mediante l'applicazione di *hydrofoils*, introduce fattori signifi-

cativi sia per la navigazione sia per il contenimento dell'impatto ambientale. Può essere un esempio di questa ricerca il Baltic 142 Canova progettato da Lucio Micheletti dove l'ulteriore introduzione del *Dynamic Stability System* (img. 03), un *foil* trasversale, consente la riduzione dell'angolo di sbandamento e permette di aumentare la velocità, di smorzare il beccheggio migliorando il comfort degli ospiti.

Le soluzioni sperimentate nell'ambito della vela, se opportunamente scalate e customizzate sui differenti settori di mercato – come *racing*, trasporto passeggeri e gestione cargo delle merci – permettono di sviluppare nuove tipologie di veicoli e di mercati. Ne sono un esempio i progetti a propulsione elettrica sviluppati da *Boundary Layer Technologies* che, grazie all'adozione di *hydrofoils* e alla conseguente riduzione dell'attrito dell'acqua, raggiungono maggiori prestazioni, efficienza e autonomia proponendo, con un'impronta ecologica minima, un contributo alla decarbonizzazione e fornendo significative alternative al trasporto. Con Argo, sistema alimentato a idrogeno, viene introdotto nel trasporto marittimo un nuovo segmento di mercato, un

cargo in grado di confrontarsi con l'efficienza del trasporto aereo, abbattendo il livello di emissione di CO₂ (img. 01).

L'area di progetto così delineata si distingue per essere caratterizzata da una rilevante componente tecnologica e per tendere, a partire dalle prefigurazioni di visioni e di obiettivi specifici, verso un'innovazione che necessita di competenze settoriali diversificate e avanzate. L'impatto dei progetti, per le significative ricadute sull'intero ecosistema, necessita l'azione collaborativa di aziende, investitori, persone e comunità, richiedendo in molti casi, con cambi di paradigma, cambiamenti di visione e di comportamento.

**Ai progettisti
l'opportunità
di recuperare
e ricostituire
promuovendo
consapevolezza**

Specifici approcci di design sistemico e pratiche di design collaborativo possono contribuire a informare, formare e educare tutti gli interlocutori in relazione ai valori di una progettazione rivolta all'innovazione sostenibile, capace di coniugare in sé i valori e la necessità della tutela dell'ambiente con l'adozione delle tecnologie più avanzate. Opportunamente supportato da strategie di comunicazione volte alla divulgazione della complessità, il progetto nella sua natura di prefiguratore e facilitatore, può attivare processi in grado di soddisfare allo stesso tempo il benessere individuale, collettivo e dell'intero ecosistema ambientale che, nella complessità del quadro prefigurato, propone numerose opportunità di intervento concrete e diffuse.

Habitus. Per un cambiamento

Le strategie progettuali relative alla transizione ecologica in ambito marino, combinando l'interesse verso la tutela ambientale con il perseguimento delle prestazioni proprie del prodotto industriale derivato dall'evoluzione tecnologica, portano al centro della riflessione il progetto come attivatore di cambiamento. Il concetto, se portato alla scala dell'uomo, sia esso individuo o collettività, trova importanti riferimenti nella dimensione antropologica.

Bourdieu (2001) in *Ambiente – Abitudini – Abitare* identifica, da un punto di vista socio-antropologico, il trionfo dialettico che rende evidente la mutua relazione tra uomo e contesto attraverso la consuetudine.

L'abitudine è una delle articolazioni dell'*habitus*, che derivando dal latino *ha-*

bito, frequentativo di *habeo*, vede i suoi significati più prossimi in avere, abitare, dimorare (Remotti, 1993). *L'habitus*, abitudine e consuetudine identifica quindi un processo di iterazione. Forma di stabilità l'iterazione, grazie alla regolarità, rende possibile la prevedibilità dell'agire umano, dei suoi comportamenti individuali e collettivi tracciando i presupposti per l'innescio di processi di attivazione del cambiamento.

Le iterazioni sono parti costituenti, costanti del vivere quotidiano (La Cecla e Zanini, 2012), in cui abitudini dell'uomo concorrono alla definizione di comportamenti sinergici, volti a esplicitare la relazione con il contesto. L'iterazione informa, sul piano del significato, il concetto del vivere quotidiano che nel ripetersi delle azioni crea, con flusso di esperienza e conoscenza, coscienza e consapevolezza del singolo nei confronti del sistema, abilitando nuovi dialoghi tra persone e ambiente.

La sinergia tra uomo e ambiente viene soggetto attivatore per la generazione e ri-generazione di progetti, e lavorando su comportamenti e pratiche di educazione e apprendimento coinvolge nuovi pubblici, contribuisce alla diffusione della cultura rigenerativa dell'ambiente attivando pratiche di cambiamento di comportamento (Oxman, 2020).

Conclusioni

Sulla disponibilità al cambiamento individuale e collettiva trova dunque fondamento un nuovo dialogo responsabile tra uomo e ambiente. In questo contesto si inserisce il progetto per il

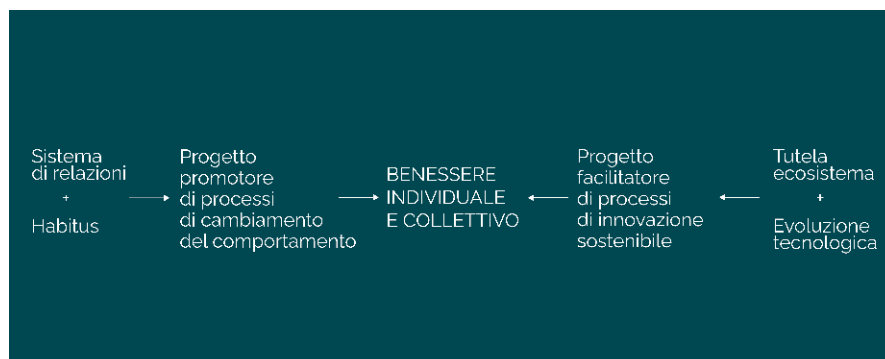
settore nautico e navale che richiede specificità di conoscenze e competenze di natura teorica e tecnica, in grado di prefigurare elementi di innovazione a partire da un'attenta osservazione e dall'analisi sinergica delle condizioni economiche e ambientali. In questa logica anche i veicoli continueranno la propria evoluzione in prodotti industriali sempre più performativi, spazi dell'ospitalità in grado di dialogare, ma forse ancor più di mettersi in ascolto, dell'ecosistema (img. 04).*

NOTE

1 - Nella lingua tedesca il termine *umwelt* è composto dal prefisso *um* e il sostantivo *welt* (mondo), e indica "ciò che sta intorno". Il termine designa quindi "ciò che circonda" il soggetto (De Luca Picione, 2015). In tal senso l'utilizzo della costruzione *umwelt* collettivo, all'interno di questo contesto, fa riferimento al grado di cooperazione insito nell'ecosistema naturale, dove ogni organismo opera in un circolo funzionale e, per sopravvivere, ogni parte deve co-lavorare e co-funzionare insieme alle altre.

BIBLIOGRAFIA

- Antonelli, P., Tannir, A. (2019). *Broken Nature, XXII Triennale di Milano*. Milano: La Triennale di Milano Electa.
- Bourdieu, P. (2001). *La distinzione: critica sociale del gusto*. Bologna: Il Mulino (ed. or. 1979).
- Coronato, M. (2018). Blue economy nella pianificazione terra-mare: un approccio sistemico intersettoriale green oriented. *Bollettino dell'associazione italiana di cartografia*, 2018 (164). pp. 34-44. DOI: 10.13137/2282-572X/24403.
- De Luca Picione, R. (2015). *La mente come Forma. La mente come Testo. Una indagine semiotico-psicologica dei processi di significazione*. Sesto San Giovanni: Mimesis.
- EMSA (2019). *EMSA's 5-year strategy 2020-2024* (online). In emsa.europa.eu/publications/corporate-publications (ultima consultazione settembre 2023).
- EMSA (2023). *European Maritime Safety Agency Outlook 2023* (online). In emsa.europa.eu/publications/ (ultima consultazione settembre 2023).
- EU (2021). *Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni su un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE. Trasformare l'economia blu dell'UE per un futuro sostenibile*. Bruxelles: European Commission.
- IMO (2012). *International Maritime Organization*. United Nation: International Maritime Organization.
- IMO (2023). *List of conventions* (online). In [imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (ultima consultazione settembre 2023).
- La Cecla, F., Zanini, P. (2012). *Una morale per la vita di tutti i giorni*. Milano: Elèuthera.
- MARPOL (2011). *Leggi 462/80 e 438/82* (online). Roma: Senato della Repubblica Italiana (ultima consultazione giugno 2023).
- Musco, F., Gissi, E., Appiotti, F., Bianchi, I., Innocenti, A., Maragno, D. (2014). *Introduzione al Maritime Spatial Planning: l'approccio ecosistemico per la pianificazione spaziale del mare*. Franco Angeli: Milano.
- ONU (2015). *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*. A/RES/70/1.
- Oxman, N. (2020). *Material Ecology Catalogue*. New York: Museum of Modern Art.
- Remotti, F. (1993). *Luoghi e corpi. Antropologia dello spazio, del tempo e del potere*. Torino: Bollati Boringhieri.



04. Schema di sintesi dei temi e degli obiettivi trattati nell'articolo | Diagram overview of the themes and goals explored in the article. Francesca Ambrojo e Alessandra M.L. Bosco, 2023