

## DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata Foglio telematico a cura di Decio Lucano 22 febbraio 2016

TTM Tecnologie e Trasporti per il Mare-L'Automazione Navale , gennaio/febbraio, è in distribuzione. La rivista entra nel 47mo anno di vita , fondata da Decio Lucano, oggi è redatta da Angelo Marletta, direttore responsabile Alessandro Cassinis , consulente tecnico Giuseppe Soncin, fa parte del gruppo La Stampa/Il Secolo XIX, the MediTelegraph. Alla sua testata fanno riferimento importanti categorie dello Shipping e associazioni come Atena e Propeller Club. [info@ttmweb.it](mailto:info@ttmweb.it)

### Troppe variabili per fare previsioni in economia

## Parola d'ordine : Endurance

Cascetta “ferroviere”, il superconsulente del MIT sta approntando il progetto di far funzionare la rete ferroviaria italiana, aspettando forse l'arrivo a Roma di Merlo, mentre a Genova e in altri porti ritarderanno le nomine dei Presidenti dei Porti. Valencia, con oltre 4 milioni di teu è il primo porto transshipment del Mediterraneo, mentre a Fos ( Marsiglia ) si appronta un terminal per navi da 20mila teu; Spinelli a Genova chiede spazi che nessuno gli darà finchè porto/città non dialogano ( mai ). Ottima la notizia del nuovo “ biodigestore “ realizzato a Cairo Montenotte ( Liguria) per la raccolta dei rifiuti , Messina armatori e Duferco ( acciaio ) tra gli azionisti. Energia in primo piano , comunque la si vuole interpretare : il 41 % dell'elettricità in Italia arriva dal carbone. L'industria petrolifera sta aumentando la produzione che supera la domanda nonostante il prezzo bassissimo del barile e l'Iran sfida l'Opec allagando di petrolio il mercato. Il greggio estratto è pessimo ? Le raffinerie dove sono finite ? Grandi petroliere buoni noli, queste unità vanno a riempire gli stock dei trader veri e occulti . Le navi viaggiano sempre a bassa velocità ? E' un retaggio della guerra dei prezzi del combustibile. I previsori dicono che 150 piattaforme offshore saranno smantellate in 10 anni nel Mare del Nord.

E l'Adriatico ? E gli altri siti del Mediterraneo appena aperti ?

Dedichiamoci ai bruchi. L'armatore Musso aveva visto giusto , la Svizzera è una gruviera non nel senso dei latticini ma di autentiche vie di traforo e di trasporto delle merci. I bruchi servono a convogliare nei tunnel vagoni anche automatici che trasportano merci dai terminal portuali o fluviali nell'interno, intanto le ferrovie e le navi ritornano ( si fa per dire ) sulla Via della Seta . Cina e Giappone guidano con Russia e altri paesi asiatici l'invasione delle merci .

Non si fermano le economie anche se le variabili sono come le monete e le borse, troppe per fare previsioni a breve , e ci si domanda: l'Europa c'è ? Ma quale Europa dopo la concessione di status speciale a Gran Bretagna ? I noli sono stazionari , sul negativo anche inizio 2016, ma gli ordini di mega portacontainer non si fermano. La Croazia ha agguantato nuovi ordini per i suoi cantieri: navi da crociera, livestock,

Lng , fino a ieri erano in affanno , come ha fatto , seguiamo chi sono i committenti delle nuove costruzioni e scopriremo come si muove il nuovo corso dell'economia marittima. Cambia la fisionomia dell'armatore ? Sembra di si, diventeranno operatori logistici , come i terminal e le strade... Le tante variabili che dipendono dalla geografia globale e dalla salute degli Stati, per cui è difficile fare previsioni se si attraversano continenti assimilandone usi, costumi e fortune. Recentemente ( per Natale ) un grosso manager in campo assicurativo marittimo ha regalato ai suoi broker un libro, Endurance, di Alfred Lansing , il veliero su cui salparono Ernest Shackleton nell'agosto 1914 e 27 persone di equipaggio per raggiungere il Polo Sud naufragando stritolati fra i ghiacci dell'Antartide . Due anni di resistenza umana a piedi e sulle lance prima di essere salvati . La prova che bisogna resistere e credere di arrivare alla meta. Ma non basta la bravura, bisogna avere un “capo” vero e uomini eccezionali cui la determinazione e la disciplina non manchino mai. Ci sono oggi uomini con queste doti e queste caratteristiche anche in coloro che governano il mondo ? Mah, intanto la parola d'ordine è: Endurance. ( DL )

## IL DIRITTO DEL MARE

### La “battaglia navale dei righelli” tra Francia e Italia Il Mediterraneo “laboratorio giuridico “

Scriveva Fabio Caffio ( Glossario di Diritto del Mare, 2001, supplemento alla Rivista Marittima) uno dei maggiori esperti di Diritto Internazionale , che “il regime internazionale dei mari non si è esaurito dal giorno della sua creazione poiché il Diritto Marittimo continua comunque il suo sviluppo sia a livello pattizio sia sul piano consuetudinario. Il Mediterraneo, da questo punto di vista, costituisce un vero e proprio laboratorio giuridico in quanto presenta una grande varietà di interessi , dispute, situazioni e fenomeni illeciti che sono costantemente all'attenzione degli studiosi, degli Stati e delle Organizzazioni internazionali “.

Queste righe che abbiamo voluto riportare integrali inquadrano il recente accordo/pasticcio di Caen del 2015 ancora da ratificare dal nostro Paese, dove l'Italia ha consentito uno smisurato allargamento dei nuovi confini marittimi di competenza francese che praticamente comprendono una buona fetta del Mar Ligure , la Corsica e tutto il mare a ovest della Corsica.

Non entriamo nel merito di questo accordo, rileviamo soltanto , come scriveva Caffio, che nel Mediterraneo ci sono decine di casi analoghi che discendono dal diritto del mare suddiviso non solo in acque territoriali , ma in quelle contigue, fonte di dispute, e della zona economica esclusiva ( 200 miglia marine ) , la piattaforma continentale, l'alto mare... dove gli Stati esercitano diritti atavici con improvvise voglie espansionistiche alla faccia della Montego Bay, convenzione 1994, facendo lavorare il tribunale di Amburgo e la Corte di giustizia dell'Aia.

Tutto il mondo marino prospiciente le coste è , come scrive Riccardo Friolo , nel suo Gli spazi marini disputati , Geostoria e geopolitica del mare ( 2010 , suppl. Rivista Marittima ) , un groviglio di espansioni e annessioni in nome del diritto del mare e

della sovranità nazionale. Friolo entra nel dettaglio del “ mappamondo “ tra i continenti risalendo alle origini storiche fino ai recenti conflitti per le risorse petrolifere e della pesca. Virgilio Giusti e Vincenzo Caci nel 2003 pubblicarono un libretto su Mare Territoriale e Acque Marittime Interne , in cui emergono i limiti e le contraddizioni della sovranità degli Stati. Emblematico il golfo di Trieste con confini in mare che sono delimitati da linee tra la costa sloveno croata con il golfo di Pirano e la costa italiana, un vero festival dell'ipocrisia. E ora con le trivelle lungo la costa croata ex italiana che cosa succederà a ncora ?

Vi ricordate la Libia di Gheddafi che improvvisamente decise di far rispettare i suoi diritti della ZEE, la zona esclusiva di 200 miglia , e arrivò con i suoi confini alle nostre coste ? E Malta avanza. Non si è mai fermata nel mondo questa battaglia navale disegnata sulle carte nautiche e geografiche e la politica del diritto del mare è sempre attuata quando si vuol colpire un obiettivo; vediamo come è andata e non finita la vicenda dei nostri fucilieri di marina in India... L'economia mondiale è fatta anche con righelli, squadrette graduate e compassi che precedono le cannoniere. Ma non ce l'aspettavamo questa controversia con la Francia, che c'è sotto ? ( DL )

## Navi sempre più grandi e impegnative

## La corrente elettrica e il Ministero del Mare

Caro Decio, ho letto con molto interesse sul D.L.News nr. 4/2016 quanto esposto molto chiaramente e professionalmente dall'Ing. Giorgio Marega a pag. 9-10 e 11 circa la necessità di avere a bordo figure professionali quali l'Uff.le Elettrico o meglio una figura specializzata in Elettrotecnica, Elettronica ed Automazione. L'Ing. Marega chiarisce, con dovizia di particolari, gli impianti elettrici, elettronici e di automazioni esistenti oggi su quelle navi enormi come grattacieli quali sono i “ Cruisers “ ove vi sono anche, a causa dei forti assorbimenti in Ampere, Megawatt di potenza, con unità di trasformazione MT/BT 11 kv/440 volt trifase per distribuire lungo tutta la nave, in tutta la sua estensione, energia elettrica. Ma penso che vi siano pure necessità di avere tecnici altamente specializzati in navi comunque grandi come le supercontainer o simili. Di certo sono passati i tempi delle vecchie navi Liberty ove a bordo erano installati gruppi elettrogeni a 110 V. d.c. che, quando si inseriva il frigorifero, generavano un calo di tensione ed al Marconista si affievoliva il segnale radio. La situazione era migliorata con le nuove motonavi da carico ( vedi Donatella Parodi, Mirto, Ninny Figari ed altre) con tensione 220 volt d.c. e con le tankers a 440 volt c.a. A quei tempi era sufficiente l'elettricista di bordo che, comunque, aveva i suoi problemi in caso di emergenze. Ma ora i tempi sono cambiati ed ha mille ragioni l'Ing.Marega a voler puntualizzare i problemi di manutenzione e di conduzione elettrici-elettronici e di automazione che si hanno ( o si possono avere) sulle mastodontiche navi di cui sopra.

E qui occorrerebbe veramente un “summit” di tutti quegli organismi, in primis il Ministero della Pubblica Istruzione, il Ministero della Marina Mercantile ( dimenticavo che non esiste più ), l'Università con il rettore ed i direttori delle facoltà interessate, gli armatori, i Collegi C.L.C. e D.M., gli Istituti Nautici ecc. ( una specie di

O.N.U. del settore ) in cui vengano discussi e risolti tutti i problemi formativi di cui accenna l'ing. Marega. Sempre in quel "summit" andrebbero pure discussi e risolti i problemi inerenti la formazione professionale degli allievi che, stante le direttive europee, dopo il nautico dovrebbero essere avviati verso il conseguimento di una laurea triennale per poter iniziare dopo l'esperienza di un imbarco e successiva carriera. Si è discusso molto su questo argomento e in più riprese, ma sinora con scarso profitto in quanto sembra esservi un certo, voluto o no, disinteresse. Comunque un grazie all'Ing. Marega per il suo intervento.

Ugo Doderò

## Risposte certe per chi sceglie la carriera del mare

Caro Decio , come sempre le sue DL NEWS sono piene di preziose notizie e di interventi atti a smuovere un po' le acque e a cercare un filo conduttore comune per quel benedetto percorso formativo di cui tanto si parla senza ottenere risposte certe. A questo proposito leggevo su LA CARRETTA, notiziario dell'Associazione ex-allievi e docenti dell'Istituto Tecnico Nautico San Giorgio, l'intervento dell'Ing. Francesco Giuseppe Boero il quale sostiene che si potrebbe sì parlare di laurea di primo livello per gli allievi del Nautico che hanno scelto la strada del mare, ma per fare questo occorrerebbe prevedere appositi corsi di studio con materie specialistiche ed esercitazioni dedicate oltre ad un periodo di esperienza lavorativa.

Quindi occorrerebbe definire nuovi percorsi universitari "ad hoc" per i futuri "Capitani" e Direttori di macchina (i percorsi universitari per Costruttori e i diplomati in Logistica esistono già).

E così pure scrive Ugo Doderò nell'ultima DL News parlando di facoltà universitaria "ad hoc".

Entrambi inoltre auspicano la reintroduzione del Ministero della Marina Mercantile..... ma nel frattempo i neo diplomati si trovano con l'acqua alla gola, in balia di quelle onde fatte di incertezza e di "anarchia".

E mi pare di capire che non è solo difficilissimo trovare il primo imbarco (nonostante il fantomatico accordo del 30 luglio...), ma i problemi esistono anche dopo e riguardano la discriminazione del "marittimo del diporto" e la confusione sui rinnovi IMO dal 1° gennaio 2017.

Allora vogliamo sì o no dare delle risposte certe a questi giovani che sono all'inizio della loro carriera marittima? Vogliamo dire loro cosa devono fare?

Vogliamo dare loro la possibilità di andare a far parte di quella marineria italiana di cui tanto si parla al passato, ma alla quale, a quanto pare, non vogliamo dare un futuro?

I giovani italiani che vogliono navigare ci sono! Non è, come si legge sui giornali, un fatto di "mancanza vocazionale" se i giovani non si imbarcano!!!

Paola Noceti

## Tanti mondi nave che non corrispondono al vivere civile

Riceviamo da Massimo Franzi, responsabile Stella Maris Genova

Guardate, anzi, leggete come viene "rigirata la frittata" quando un'ispezione PSC nel porto di Oristano ferma una nave per problemi di sicurezza a bordo e dignità dell'equipaggio....la notizia del fermo della Sibirskiy 2112  
<http://www.linkoristano.it/prima-categoria/2016/02/07/motonave>

La presa di posizione di Mikhail Voytenko di Maritime Bulletin: General cargo vessel SIBIRSKIY 2112 detention. Is it care for the crew, or privacy breach?

General cargo vessel SIBIRSKIY 2112 on Feb 6 was detained in Oristano, Italy, following the inspection of living and working conditions. Main deficiencies include some drinking fountain inoperative, naked electric wires in some cabins, lack of mattresses and hot water in some cabins, one crew occupying infirmary.

Comment:

*It may be considered as care for crew, but it may be considered as an insulting encroachment. After all, isn't mattress a personal business? Isn't cabin a home? Why anyone with the authority can breach privacy, with whatever good intentions he claims he has? Don't we know, that MLC and its requests more often, than not, are used for forcing owners into ITF agreements? Isn't it just humiliating, on a personal, human level? Are seamen children to be looked after because they can? It care for themselves? What is to come next, checking how do they wipe themselves after using a toilet?*  
Voytenko Mikhail

Commento in merito..."Quindi se uno si tiene un topo in cabina o degli scarafaggi magari potrebbero essere considerati come animali domestici da compagnia? La dice lunga questa notizia sullo standard di vita e di lavoro che si contemplan in certe nazioni...

Eppoi quanti marittimi preferiscono dormire o riposare senza materasso! Specie quando la nave rolla e beccheggia in balia del mare grosso...è risaputo che sia un toccasana per il corpo!" ( M.F. )

## ATTUALITA'

### L'ultimo viaggio della liberty Elena Parodi

Una nuova presentazione del libro L'ultimo viaggio della Elena Parodi di Ugo Dodero avrà luogo presso il Centro culturale Terralba in via Terralba 4r sabato 2 aprile alle ore 1700. Sarà presente l'autore, nostro abituale collaboratore sui temi della formazione degli ufficiali della marina mercantile e propugnatore di un ministero del mare . Ingresso libero.

## Tonnage Tax e Registro Internazionale, pubblicato il DDL: nulla cambia

Con la modifica prevista dall'art.15 della Legge Europea (si potranno iscrivere navi in bareboat appartenenti a “soggetti comunitari o non comunitari, in regime di sospensione da un registro comunitario o non comunitario”), invece, potrà essere il noleggiatore ad occuparsi direttamente dell'iscrizione in Registro Internazionale della nave. Ma, al di là di aver equiparato la flessibilità del Registro Internazionale Italiano a quella degli altri Registri esistenti facilitando la vita a chi noleggia in bareboat e vuole il Registro Italiano, è evidente che per tutto il resto non cambierà nulla. Cosa che viene evidenziata, del resto, dalla relazione tecnica alla Legge Europea: “Tale disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”.

Quindi, in conclusione, se questo DDL diverrà legge, né le modifiche alla tonnage (richieste espressamente da Bruxelles per concedere la proroga del regime fiscale di favore) né quelle al Registro (inserite per correggere un difetto del sistema quasi ventennale e finora aggirato) configurano l'estensione dei benefici fiscali previsti dall'ordinamento vigente a soggetti che non possano già oggi beneficiarne. E nulla cambia neppure in termini di composizione degli equipaggi: una nave impegnata nel cabotaggio di linea (di proprietà o noleggiata a scafo nudo, quale che sia la bandiera), per mantenere l'iscrizione al Registro Internazionale, continuerà a dover rispettare l'art.2 del DL 457/1997: obbligo di equipaggio comunitario salvo deroga sindacale, esattamente come oggi.

( da Ship2Shore )

## Concorso giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards

Mancano circa due mesi alla conclusione della IX Edizione del concorso giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards. Il Premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso: i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2015 e il 15 aprile 2016. Tutti i dettagli si possono trovare sul sito [www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it) sotto la voce “Press & Media” al link Mare Nostrum Awards . Il premio totale di 50mila euro netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. Per chi volesse approfondire temi specifici il gruppo Grimaldi mette a disposizione, fino al prossimo 30 marzo, un viaggio apprendimento su una delle sue moderne navi in servizio tra Italia, Spagna, Marocco, Tunisia, Grecia.. La segreteria organizzativa del Premio ed io rimaniamo a disposizione per eventuali richieste. Luciano Bosso [luciano.bosso@gmail.com](mailto:luciano.bosso@gmail.com)

## La Fiera sito museale, in forse il Salone Nautico ?

L'inaugurazione alla Fiera Internazionale di Genova l'11 febbraio ARTE Genova , mostra mercato d'Arte Moderna e Contemporanea, è entrata nel vivo con oltre tremila

invitati che hanno affollato il piano superiore del padiglione Blu trasformato per l'occasione in un vero e proprio sito museale con capolavori da cifre a sei zeri accanto a opere di artisti emergenti dal prezzo più che abbordabile. La mostra si è conclusa lunedì 15 febbraio . [www.artegenova.com](http://www.artegenova.com)

*COMMENTO. Il successo di Arte Genova dimostra che il grande complesso di padiglioni e di storia fieristica della Fiera di Genova da oltre mezzo secolo non è una fabbrica dismessa come è stata condotta negli ultimi anni dai dirigenti e dalle istituzioni in primis il Comune di Genova che ne è l'azionista principale. Legata alla Nautica e alle attività del mare con i primi dirigenti ha portato Genova alla ribalta di manifestazioni internazionali come Euroflora , Mostre Navali, Tecnologia, eventi sportivi assolvendo in pieno il suo ruolo trainante per l'economia della città. Ora rischia il naufragio finanziario e lo smantellamento per l'inanità , la mancanza di idee , il fastidio delle istituzioni. Si profila l'esodo dell'ultimo "manipolo" di dipendenti , ma allora ci domandiamo: con la Darsena per le barche da diporto , i lavori del Blue Print del sen. Renzo Piano cui giornalisti e istituzioni tributano lodi sperticate senza capire e approfondirne i progetti, cui lo stesso Piano è disponibile a modificare, che prospettiva ha il prossimo Salone Nautico ? ( DL )*

## Le date delle riunioni del Gruppo Italiano della Saldatura

“Corso di qualificazione ad IWT ed IWE”, appuntamento anche a Legnano a Marzo 2016!

Convegno “Sicurezza Ferroviaria”, 18/2/2016.  
Milano, boom di iscrizioni: restano pochissimi posti!  
Il nuovo Work Program 2016 - 2017 di “Horizon 2020”: 16 miliardi di Euro per la ricerca.

Giornate Nazionali di Saldatura 9, pronti via!

[www.iis.it](http://www.iis.it)

## Sul lago Lemano dai vigneti alle galee genovesi

Sabato 12 Marzo 2016 alle ore 16,30 nella sede del Circolo Svizzero di Genova , via Peschiera 33 video conferenza a cura di Andrea Patrone e a Marcella Rossi Patrone dal titolo “ Sul lago Lemano o dai vigneti alle galee genovesi “.

I coniugi Rossi Patrone illustreranno un articolato documentario sul Canton Vaud ed il Lago Lemano, di cui saranno rilevate affinità paesaggistiche e storiche con la Liguria: terrazzamenti viticoli e loro origine, antiche vie di comunicazione, navigazione su galee.

Oltre a Marcella Rossi Patrone intervengono il comandante Carlo Gatti , Emilio Carta e Franco Donati.

## “Poeti di Liguria: dalla lirica pura allo sperimentalismo”

Cinque incontri per ripercorrere la linea ligure della poesia e scoprire che Eugenio Montale, Camillo Sbarbaro e Giorgio Caproni sono solo i più noti fra i tanti autori di versi nati e vissuti sulla striscia di terra che va da Ventimiglia alla Spezia. Il ciclo “Poeti di Liguria: dalla lirica pura allo sperimentalismo”, promosso dalla Fondazione



Mario Novaro in collaborazione con l'Università di Genova, avrà luogo dal 18 febbraio al 17 marzo 2016 nel foyer del Teatro della Corte, come parte della più ampia rassegna "Hellzapoppin" curata dal Teatro Stabile di Genova. Dopo la conferenza introduttiva di Pino Boero (il 17 marzo), "Linea ligure nella nostra poesia?", l'attenzione cadrà sui poeti Angelo Barile, Adriano Grande, Alessandra Capocaccia Quadri e Cesare Vivaldi, analizzati rispettivamente da Silvio Riolfo Marengo, Andrea Aveto, Laura Accerboni e Alessandro Ferraro. Ogni conferenza è fissata il giovedì e inizia alle ore 16,45 con ingresso libero.

**Per ulteriori informazioni:** Fondazione Mario Novaro Tel. 010/5530319

[www.fondazionenovaro.it](http://www.fondazionenovaro.it);

## **Donne di Mare**

**Prima edizione Premio Letterario "Nereidi, il mare delle donne"**

**Racconta la tua storia con il mare.**

**Per informazioni visitare il sito:** [www.comune.laspezia.it](http://www.comune.laspezia.it) **o contatta:**  
[premio.nereidi@gmail.com](mailto:premio.nereidi@gmail.com)

**La premiazione avrà luogo l'8 marzo 2016 alle 17.30 alla Stazione Marittima di La Spezia.**

## **Alberto Moroso, Presidente Nazionale ATENA**

**E' stata rinnovata la carica di Presidente in seno al Consiglio Direttivo Nazionale di ATENA che si è riunito nei giorni scorsi a Roma, dopo le dimissioni del Presidente uscente dottor Bruno Della Loggia. E' stato eletto Presidente Nazionale di ATENA l'ing. Alberto Moroso, attuale Presidente della Sezione Napoli Sud Italia di ATENA. Alberto Moroso subentra a Bruno Della Loggia che ha retto la Presidenza dell'associazione per 7 anni.**

**Il nuovo Presidente e tutto il Consiglio Direttivo hanno espresso a Bruno Della Loggia il ringraziamento e l'apprezzamento di ATENA per l'impegno dedicato alla crescita dell'associazione nel corso della sua Presidenza.**

## **INCHIESTA**

**a cura di Tobia Costagliola**

**Porti turistici in Italia. I Marina**  
**Sviluppo o contenziosi ?**



Alla fine degli anni sessanta si tenne a Santa Margherita Ligure un convegno, forse il primo, per definire quella che allora si mostrava come un'esigenza ineludibile all'iniziale diffusione della nautica da diporto e alla necessità di costruire porticcioli per le unità della "terza flotta", come qualcuno chiamò questa categoria. Qualcosa che non era prevista nel Codice della Navigazione e nella farraginoso e sterminata legislazione italiana e che nacque come un mix di pubblico/privato..C'erano eminenti esperti come Vallario, Piga e altri che tracciarono le linee guida ideali della rinascita di una industria e una coscienza marinara in Italia, e che nei porticcioli trovava il suo alveo naturale di sviluppo come in altri paesi era già in atto. Io sono testimone diretto di quella riunione, bisognava anche creare in Italia a fianco di un'industria e di uno scenario complesso una coscienza marinara . Da allora sono stati realizzati molti porticcioli che oggi chiamiamo marina. Ma come è stato ed è tuttora il percorso tecnico legislativo, di governance e di controllo per realizzare un sito portuale per la nautica da diporto ,oggi che le unità di questo comparto assumono dimensioni di nave e l'indotto economico turistico che questi marina comportano? Nel 2005 uscì il volume Il sistema dei porti turistici di Enrico Totaro presentato a Palazzo Reale di Napoli nell'ambito delle nuove professioni della nautica da diporto nel rispetto della tradizione marinara. Ne scrisse per TTM il comandante Antonio Cuozzo di cui riporto un passo significativo " ... tutte le attività della portualità commerciale e turistica della nautica , pesca, balneazione e aree protette devono essere tra loro opportunamente integrate in modo da realizzare un waterfront equilibrato allo scopo di consentire che l'enorme ricchezza della "risorsa mare "realizzi una finalità economica e sociale... il porto turistico non deve essere considerato soltanto come un semplice luogo sicuro per l'ormeggio e per la sosta passiva delle imbarcazioni da diporto...". Tobia Costagliola si è assunto l' " onere " di riassumere la materia con citazioni storiche e giuridiche, citando interventi e descrivendo alcuni porti. Ne esce una inchiesta quadro per comprendere la situazione attuale.( DL )

## Definizione di Porto turistico e di Marina / I servizi

L'art.2 del D.P.R n.509/97 definisce, tra l'altro, come "Porto Turistico" < il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari >.

Oggi tutti i porti turistici hanno raggiunto un alto livello tecnologico per gli impianti ed attrezzature di ormeggio, per le dimensioni delle imbarcazioni, per rimessaggio, tiro e varo, ecc. ma viene sempre più usato il termine "Marina" ( usato anche all'estero fin dagli anni '70) per individuare un porto turistico di alta eccellenza, con capacità di ospitare anche barche da diporto di grandi dimensioni. Ma il " tocco" che dà il marchio di qualità ed eccellenza e che più distingue un Marina da un normale Porto Turistico è dato dalla vasta gamma dei "servizi complementari" quali:

strutture turistico ricettive, edifici vari che ospitano yachting clubs, scuola vela, diving center, esercizi pubblici (bar, ristoranti, centri commerciali) centro benessere, zona ricreativa e intrattenimento, oasi verde, campo di Golf, piscine, piste pedonali ecc. In qualche Marina è ben visibile, oltre alle zone tiro e varo, anche il "cantiere navale".

## Cenni Storici

Mentre all'estero (Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Germania) i primi porti sono

stati costruiti a partire dalla fine degli anni '40 /'50, in Italia i primi veri porti turistici sono stati realizzati a partire dagli anni '70 segnando un progressivo e diffuso sviluppo negli anni '80 e '90 e raggiungendo attualmente una significativa presenza lungo tutto il litorale della penisola e delle isole.

In Italia i primi porti turistici sono stati quasi sempre realizzati da soggetti privati che ottenevano in concessione pluriennale dal Demanio Marittimo dei tratti di litorale con gli specchi d'acqua antistanti. Le concessioni, In alcuni casi, venivano richieste anche direttamente dai Comuni che hanno realizzato, direttamente o con altri enti pubblici e privati, numerosi porti di piccola e media grandezza.

## Leggi e burocrazia/ Le lunghe gestazioni

Fino agli anni '90 lo sviluppo dei Porti Turistici in Italia, per quanto consistente, è stato fortemente rallentato dalla eccessiva burocrazia tutta italiana e dalle conseguenti estenuanti lungaggini legate al rilascio delle concessioni nonché ai frequenti inevitabili conflitti con regolamenti locali (ambientali, urbanistici, ecc.) Da non dimenticare che, tra gli anni '70 e '90, una vasta gamma di leggi e decreti hanno accompagnato la graduale attuazione dell'Art 117 della Costituzione per il trasferimento di alcuni poteri dallo Stato alle Regioni che hanno inevitabilmente coinvolto anche le problematiche inerenti i porti turistici. Per non riportare la cronaca di tutte queste leggi e decreti si ritiene, comunque, partire dal '97 quando, col D.P.R. 509 del 2 dicembre del 1997 (Governo Prodi) detto "Decreto Burlando" (Ministro dei trasporti e Della Navigazione), fu emanato un *Regolamento per la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art.20, c.8, della L.59/97*. Tale decreto avrebbe dovuto sostanzialmente realizzare l'attesa semplificazione e snellimento dei tempi per concessioni e autorizzazioni varie. Ma mentre ne era in corso l'attuazione furono emanati due ulteriori decreti : D.L.112/98 ( Governo Prodi) e D.L. 96/99 (Governo D'Alema I) . Il primo stabiliva il trasferimento alle Regioni le funzioni relative al rilascio delle concessioni di beni del Demanio Marittimo e di zone di mare territoriale ( con alcune eccezioni relative a fonti energetiche, aree di interesse nazionale, ecc.) ; il secondo estendeva lo stesso potere per subdelega ai Comuni. Entrambi, comunque, sancivano la frammentazione del demanio marittimo a livello regionale comportando, inevitabilmente, il ritorno alle tradizionali e mai estinte "pastoie" burocratiche.

## Tempi per la realizzazione dei porti turistici e lungaggini burocratiche.

Non bastano agli imprenditori vogliosi e lungimiranti l'entusiasmo, la determinazione e l'aggressività; hanno bisogno di tanta pazienza e perseveranza per affrontare i lunghi e snervanti "iter". Regioni, Provincie, Autorità Portuali, Comuni, Ministero dell'Ambiente, Sovraintendenza Beni Culturali, Piani paesaggistici, Compatibilità con locali progetti di sviluppo urbanistico ed extra-urbanistico e quant'altro, hanno rappresentato e ancora rappresentano le tappe di una interminabile corsa ad ostacoli. Ma perseverando, anche se con ritardo rispetto ai paesi confinanti, l'Italia oggi dispone di una invidiabile catena di porti turistici.

Un esempio significativo ed emblematico è rappresentato dalla realizzazione della

Marina di Arechi (Salerno) considerata la perla del sistema Marina in Italia uno dei porti all'avanguardia per attrezzature, tecnologia, strutture turistico-alberghiere, tempo libero, benessere ecc. Questo complesso voluto e controllato da Agostino Gallozzi la cui famiglia mantiene una presenza incontrastata nelle attività portuali di Salerno da due generazioni, è stato realizzato, ed è ancora in corso di ulteriore sviluppo, dopo lunghi anni di "gestazione". Prime progettazioni: anni '90; concessione: nel 2002; completamento dell'ulteriore processo autorizzativo e inizio cantieri, nel 2010; inaugurazione dei primi 480 posti barca nel mese di giugno 2012. Attualmente, dopo quasi 20 anni, si è raggiunto 1.000 posti barca da 10 A 100 mt., 5.000 metri lineari di ormeggio, 340.000 mq di specchio acqueo. Ma il goal è di 50 posti per navi fino a 150 metri. Significativo il tempo di 2 anni, per la realizzazione dei primi 480 posti barca, al confronto degli 8 anni per l'ottenimento della concessione e di circa ulteriori 8 anni per le autorizzazioni post concessione!

## L'intervento diretto dello Stato attraverso società di scopo/ Le zone d'ombra

Tra il D.L. 112/98 ed il D.L.96/99, durante il 1° Governo D'Alema, viene emanato il D.Lgs 1/99 con cui viene costituita la Società Sviluppo Italia s.p.A. Detta Società, interamente posseduta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha il compito di svolgere funzioni di coordinamento, riordino, promozione di attività produttive, attrazione degli investimenti, promozione dello sviluppo industriale e dell'occupazione nelle aree depresse, supporto alle amministrazioni pubbliche locali e centrali per programmazione finanziaria e progettualità di sviluppo, consulenza in materia di gestione degli incentivi nazionali e comunitari con particolare riferimento al Mezzogiorno e altre aree depresse. Con successivo Decreto di modifica e integrazione (D.Lgs. 3/2000) Sviluppo Italia cominciò ad operare tramite propri rami di azienda. Alcune società, direttamente controllate erano dedicate esclusivamente a comparti specifici come porti turistici integrati, infrastrutture, ingegneria e riqualificazione aree industriali. Il Governo intese, con questi strumenti, dare anche una accelerata al processo di sviluppo in corso di tanti porti turistici lungo il litorale italiano. Sta di fatto che, tra l'ultima decade degli anni '90 e la prima decade del nuovo secolo, hanno preso il via innumerevoli iniziative quasi tutte portate a buon fine per quanto riguarda la realizzazione delle opere, tuttavia evidenziando grosse ed inspiegabili zone d'ombra concernenti le composizioni societarie, situazione finanziaria (bilanci, patrimonio, indebitamento, contributi, prestiti, ecc.). Gli interventi governativi rappresentano l'impegno dello Stato che, aggiunto agli sforzi dall'imprenditoria privata, sono stati all'origine di una lenta, progressiva e irreversibile trasformazione, (non sempre positiva), delle nostre coste.

In quell'epoca era in piena attività ITALIA NAVIGANDO S.p.A., società controllata da SVILUPPO ITALIA, l'Agenzia Nazionale per lo sviluppo di impresa e l'attrazione di investimenti (INVITALIA) il cui programma era la realizzazione di un faraonico progetto per creare una rete di 50 porti turistici per complessivi 25 mila posti barca. Sul suo sito ancora oggi si legge : " E' la nuova realtà del Turismo Nautico Italiano. Costituita nel giugno del 2002 è operativa dal mese di ottobre con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo dei flussi turistici, nazionali ed internazionali attraverso la

realizzazione e gestione di una rete nazionale della portualità turistica. Opera in partnership con enti territoriali ed imprese private , contribuisce allo sviluppo economico del paese e delle infrastrutture, valorizza le potenzialità turistiche nei siti portuali e nei territori limitrofi. Gli interventi sono realizzati sia attraverso società di scopo, costituite per recuperare e gestire porti turistici esistenti sia con l'acquisizione di partecipazioni in società operative". A completamento della descrizione della " Missione" si legge ancora : " Gruppo : ISTITUZIONI; Categoria : AGENZIA GOVERNATIVA".

## Le denunce di alcuni giornali

Purtroppo, la fama di questa "Agenzia Governativa ", così "blasonata " per la sua nascita, già nel 2009 incomincia ad essere offuscata come si evince da alcuni articoli di stampa e da alcuni semplici titoli che bastano ,da soli , per dare un'idea di ciò che è successo.

1.Thomas Mackinson.14 giugno 2012. Il fatto Quotidiano. Economia e lobby: Invitalia, voragine da milioni di euro. Così le holding di stato mangiano soldi.

2.Alberto Crepaldi. 3 giugno 2013. Il fatto Quotidiano: Ecco come sta finendo il mirabolante progetto di creare 50 porti turistici. L' Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti, rinuncia a far valere i propri diritti in Tribunale con Renato Marconi. Che lamentava danni e scarsa professionalità nella gestione della partecipata per i porti.

3.Andrea Ducci 20.08.2015. Corriere della Sera .

*In Italia sono complessivamente cinque le marine in dismissione.*

*In vendita quote del porto di Capri e di Marina di Arechi a Salerno.*

*L'operazione di Invitalia, società controllata dal ministero dell'Economia.*

Di Redazione Corsera online

*Lo Stato mette in vendita i porti di Capri e Salerno. Lo fa attraverso Invitalia, società controllata dal ministero dell'Economia, che si disfa complessivamente di cinque porti turistici. Lo racconta dettagliatamente il\_Corriere della Sera, in un servizio di Andrea Ducci.*

*All'asta due gioielli della portualità meridionale se si pensa che oltre ai pregi di quello dell'Isola Azzurra, meta mondiale ed esclusiva da sempre, marina d'Arechi nel golfo di Salerno nasce da un progetto dell'archistar Santiago Calatrava. Gli altri porti in vendita sono: la marina di Portisco in Costa Smeralda, il porto delle Grazie a Roccella Jonica e l'area di Porto Lido a Trieste. A Capri aspira al 49% della partecipazione in vendita il Comune che detiene il restante 51%. In particolare, racconta il Corsera, «una delibera del consiglio comunale ha chiesto a Invitalia di fermare la vendita ai privati, spiegando che il Comune non li vuole come soci. Non sorprende che tra le otto buste con le offerte depositate pare esserci quella del confinante municipio di Anacapri».*

## Marina d'Arechi risponde : è una dismissione

*E la Marina d'Arechi Spa scrive: «Si precisa che il porto Marina d'Arechi non è "all'asta". Si tratta - in realtà - della conclusione della procedura di dismissione delle quote di partecipazione detenute da Invitalia SpA in un certo numero di società di porti turistici italiani, a seguito di un cambio di indirizzo strategico, in coerenza con le linee generali indicate dal Ministero dello Sviluppo Economico. Invitalia, avendo riconosciuto la valenza di best practice imprenditoriale all'esperienza nella portualità turistica realizzata a Salerno da Gallozzi Group SpA, sottoscrisse - con l'impostazione del fondo d'investimento ed una uscita già preventivamente programmata - una quota di minoranza del capitale sociale, così da accompagnare l'iniziativa nella fase di partenza. Avvicinandosi la positiva conclusione del periodo di start up, Invitalia SpA ha, quindi, ritenuto di proporre al mercato, unitamente alle partecipazioni detenute nelle società di altri porti turistici, la collocazione della quota di minoranza posseduta in Marina d'Arechi SpA, attraverso un bando pubblico di rilevanza comunitaria. E' appena il caso di evidenziare che tale operazione ovviamente non modifica gli assetti di controllo e di governance di Marina d'Arechi SpA in quanto la famiglia Gallozzi continua a detenerne la maggioranza assoluta, pari a circa il 70 per cento del capitale sociale».*

### 4. Alberto Crepaldi 1 settembre 2015. Il fatto Quotidiano:

*Turismo nautico, dopo il disastro di Italia Navigando tocca a Signa Maris: è la volta buona?*

*L'Italia, con i suoi 7458 chilometri di costa, dovrebbe essere la patria degli amanti del turismo nautico. Eppure non siamo mai stati in grado di elaborare una strategia politica e un coerente grande piano industriale, capace di fare del turismo da diporto una leva utile ad aumentare l'attrattività turistica del Paese.*

*L'ultimo tra i diversi maldestri approcci al turismo nautico messi in atto dalla politica è poi finito decisamente male. Parliamo di Italia Navigando. La società nacque, come costola di Sviluppo Italia poi Invitalia, «per creare una rete nazionale di porti turistici» in attuazione del 'Programma rete portuale turistica nazionale': promosso quasi 12 anni fa, avrebbe dovuto portare alla creazione, in tre piani triennali, di una rete portuale turistica interregionale capace di connettere circa 50 porti e complessivamente 25mila posti barca. Nel 2003 il Cipe stanziò addirittura un primo filone di finanziamenti pari a 50 milioni di euro per dare concretezza al progetto. Ma, a più di 10 anni dall'atto del Cipe, le risorse devono essere verosimilmente ancora in gran parte spese. Perché Italia Navigando, diventata nel tempo un campione di sprechi, inefficienze, disavanzi e debiti, non è stata in grado di realizzare, se non una parte risibile del progetto per dare vita ad una rete portuale turistica. Cospicché, travolta anche per effetto di un oneroso contenzioso, Italia Navigando è stata finalmente messa in liquidazione alla fine dello scorso anno. Ed è notizia di poche settimane fa che il patrimonio di partecipazioni in altrettanti porti turistici è stato messo all'asta.*

*Da questo disastro riparte un nuovo ed ambizioso progetto volto ad intercettare parte dei flussi mondiali di spostamenti diportistici. Si chiama Signa Maris e, presentato ai media nelle scorse settimane da Roberto Rocca, storico dirigente del Mibact e suo principale fautore, ha preso corpo grazie all'utilizzo di risorse comunitarie. Secondo quanto appreso, Signa Maris è infatti finanziato con 2,5 milioni di euro, nell'ambito di una progettazione*



*più ampia, attuata dall'Organismo intermedio del POIn (Programma Operativo Interregionale) del Mibact, diretto dallo stesso Rocca.*

*Obiettivo del progetto, che abbraccia le Regioni interessate dal programma comunitario - Campania, Puglia, Calabria e Sicilia-, è in sostanza quello di mettere in rete 38 porti del Sud Italia, da utilizzare come porte di accesso alle eccellenze storiche, naturalistiche, enogastronomiche dei territori coinvolti.*

*'Signa Maris – ci ha detto Rocca – vuole interpretare la nautica quale declinazione del turismo, promuovendo il diporto come una leva di ulteriore valorizzazione della capacità di attrazione turistica dei territori'.*

onoff

## Situazione dei Porti Turistici e Marinas alla fine del 2015

Quanti sono i porti ? E ce n'è veramente bisogno ?

Sfogliando le "Pagine Azzurre" ho ricavato, con un po' di approssimazione, che, attualmente, sono operativi, in Italia, circa 800 Porti Turistici e Marinas (mi riservo, se necessario, di fare in seguito un censimento più preciso).

Ho anche rilevato che l'estensione delle coste italiane, isole incluse, è di 8.300 km (ISPRA. Istituto Superiore per la protezione e ricerca ambientale). Questo numero include le anse dei fiumi e tratti di costa artificiale con strutture permanenti (ad esempio porti, impianti industriali ed energetici, ecc.). Volendo limitarci alla estensione "naturale", la lunghezza sembra essere 7.458 Km.

Assumendo per comodità una "cifra tonda" di 8.000 km si può dedurre che in Italia esiste un porto turistico ogni 10 km! Ma c'è veramente bisogno di tanti porti ?

## Indice di riempimento effettivo e prospettive dei marina

Da una rilevazione fatta dal Raoul de Forcade sul Sole 24 Ore del 18 agosto 2015 risulta che l'indice di riempimento effettivo dei porti turistici italiani raggiunge appena il 50% mentre le grandi barche sia italiane che straniere, continuano a restare lontane dall'Italia preferendo ormeggi in Francia, Croazia e Grecia che risultano occupati al 90%. Questa situazione non contribuisce a far crescere i fatturati crollati negli anni della crisi economica più profonda nonostante il mercato stia dando qualche segno di ripresa. Conseguentemente, il futuro dei porti turistici attualmente in costruzione viene seriamente ipotecato. Si tratta di ben 57 porti per 22.650 posti barca. “ Ai quali si aggiungono altri 102 porti (o ampliamenti di scali) recentemente pianificati, per altri 45.686 posti, per un totale di 68.296 ormeggi. A questi, poi, si può fare un'ulteriore aggiunta: i 17.310 posti dei porti inaugurati recentemente, ovvero negli ultimi otto anni, cioè da quando è iniziata la crisi. Il totale è di 85.646 ormeggi. Un numero decisamente alto se si pensa, appunto, che il settore della nautica, tra il 2008 e il 2014, ha subito il peggior periodo di crisi della sua storia. E a questo si aggiunge la battaglia legale in corso contro l'applicazione non retroattiva dell'aumento dei canoni demaniali deciso nel 2007 e al centro di una cinquantina di ricorsi al Tar “.

A tutto questo bisogna aggiungere “il capitolo nero” del Governo Monti (decreto SalvaItalia) con la reintroduzione della “tassa di possesso” delle imbarcazioni che, nel 2011, fu decisivo per la fuga di molte imbarcazioni all'estero e il crollo del mercato

interno. La recente abolizione di detta tassa fa ben sperare per il rientro delle " barche fuggite". Raoul de Forcade conclude con una intervista a Franco Perocchio, presidente di *Assomarinas*, il quale oltre a condividere la sua analisi aggiunge che i progetti di porti in costruzione «soddisfano già anche la domanda futura». Ma forse si tratta di una previsione anche troppo ottimistica.

## Qualche considerazione puramente gratuita sui costi pubblici

Alla luce degli scandali e dell'inverosimile disinvoltata (si fa per dire) costruzione e gestione dei porti che ha visto lo Stato rimettere tanto danaro attraverso le sue Agenzie Governative, forse si può meglio comprendere il rammarico del ministro Delrio (già altre volte evocato) : "IL NOSTRO PAESE E' UN MOLO DENTRO IL MAR MEDITERRANEO, MA NON SIAMO STATI CAPACI DI TRARNE ALCUN VANTAGGIO "

Un fatto è certo : lo Stato non ha ottenuto alcun vantaggio, ma ci sono tanti privati che invece hanno ottenuto tanti vantaggi.... Bisognerà anche vedere quante sono le eccezioni. Ci sono in Italia tante realtà che funzionano perfettamente e sono in attivo. In questi casi (sia piccoli che grandi porti) l'equilibrata e armonica collaborazione tra "pubblico" e "privato" ha dato e sta dando risultati sorprendenti dopo aver ridotto al minimo o neutralizzato al massimo le "pretese" o "contropartite" richieste per un endemico e perenne "italico vizio" dai soliti politici....Di che cosa stiamo parlando ? Prendiamo ad esempio un piccolo porto turistico dove il Comune, ottenuta la delega per la concessione decide di gestirla in proprio costituendo, con capitale pubblico, una società mista con soggetti privati, per la costruzione e gestione di un porto turistico. Detto Comune mantiene, per ovvii motivi, la quote di maggioranza del 51% imponendo l'inserimento nella Società di personaggi politici e non, sia con cariche rappresentative che come semplici impiegati, tutti stipendiati lautamente. Quanto tempo pensate che possa durare una simile organizzazione con una tale zavorra di costi aggiuntivi rispetto alle reali necessità ? Eppure ce ne sono ancora tanti che, dopo discutibili e maldestre procedure di "controllo e governance", vanno ancora avanti con costi di gestione da capogiro, bilanci in rosso, ecc.ecc. Esistono poi delle realtà dove durante il processo di privatizzazione, gruppi privati hanno acquistato "a prezzo di liquidazione" le quote di società pubbliche ( vedi Italia Navigando) ed i Comuni che detenevano quote di minoranza sono stati messi in difficoltà perché a seguito del cronico indebitamento, non sono stati in grado di versare la quota necessaria all'aumento di capitale societario. Ma come andrà a finire?...si vedrà..

## Ultime notizie positive (?)

### La riforma de Codice della Nautica da Diporto

Apprendiamo dal *Notiziario Assoagenti* del mese di gennaio 2016 (Rubrica : il Marittimista a cura dello *Studio Mordiglia di Genova-Milano*) che, in data 2.11.2015 è entrata in vigore la legge 7.10.015 n.167 che prevede la delega al Governo per la riforma del *Codice della Nautica da Diporto*. Detta legge recita tra l'altro che il Governo è delegato ad adottare uno o più decreti legislativi per la revisione ed integrazione dell'esistente codice nell'ambito dell'applicazione, tra l'altro, di varie



direttive del Parlamento Europeo a partire dal 2003 (2003/44/CE) tra cui, l'ultima del 20.11.013. (2013/53/UE) che è già in vigore dal 18.01.016.

La citata legge viene considerato un passo avanti per la ripresa del settore accogliendo le istanze rappresentative degli operatori dei settori legati al diporto nautico e degli utenti. La citata rubrica elenca anche gli obiettivi fondamentali della riforma che qui omettiamo limitandoci ad evidenziare che il regime amministrativo del diporto a "uso privato" e commerciale sarà snellito con l'eliminazione di quelle procedure "che hanno contribuito ad irrigidire il comparto, frenandone lo sviluppo, e che hanno messo in fuga verso bandiere europee meno burocratizzate e quindi, sotto questo profilo, più gradite agli operatori".

La rubrica così conclude : " Dunque i punti toccati dalla legge delega sono senza dubbio specchio delle esigenze del mercato e degli operatori, l'augurio è che le modifiche e integrazioni e la necessaria riforma dell'attuale regolamento al codice e testi collegati siano armoniche e non portino invece a conflitti tra le normative e che ne ostacolino l'applicazione".

Oltre a condividere l'augurio che è anche l'espressione di comprensibili dubbi e timori, ricordo che tutte le leggi e decreti sopra elencati erano nate con l'intento di "snellire e semplificare" come si propone la "costruenda " legge . Il risultato lo abbiamo visto. Intanto siamo in sintonia con la tempistica di sempre...Si sta parlando di una legge che dà delega al Governo di fare un'altra legge, quella che ci interessa, entro due anni... (campa cavallo...). Mi sembra un buon auspicio visto che stiamo parlando di problematiche che avremmo potuto risolvere già da tempo applicando, tempestivamente e non con il solito ritardo, le direttive europee. Comunque l'ottimismo non ci manca ; aspettiamo e vediamo " come va a finire".

Tobia

Costagliola

## Navigatori italiani

### Lancelotto Malocello

Lancelotto Malocello (Varazze 1270 – Genova 1336), navigante, commerciante ed esploratore della Repubblica di Genova, è considerato il riscopritore delle Isole Canarie, la cui isola di Lanzarote porta il suo nome. Sembra che Malocello viaggiasse alla ricerca di Ugolino e Vandino, pure loro genovesi, che, nel 1291, avevano intrapreso un viaggio attorno all'Africa verso l'India passando per le Canarie. Malocello arrivò a Lanzarote nel 1312 e vi rimase almeno una ventina di anni fino a quando venne cacciato fuori da una rivolta dei locali "guanches". Non si sa molto di questa rivolta, ma la sua permanenza nell'isola è suffragata da molte fonti tra le quali la conquista,

un secolo dopo, dell'isola da parte del normanno Jean de Bethencourt che vide la fortezza costruita da Malocello sopra Teguisse. Nel 2012 nel settecentesimo anniversario della scoperta dell'isola, vi sono state celebrazioni sia in Italia che nelle Canarie nell'isola di Lanzarote.

## Pietro Querini

Diretto a Bruges nelle Fiandre nel 1431, Pietro Querini col suo mercantile ed i suoi compagni di viaggio Nicolò Michiel e Cristoforo Fioravanti, incontrò una terribile tempesta sulla costa occidentale della Francia. La nave colò a picco ed i marinai si imbarcarono sulle lance di salvataggio. Lottarono per settimane contro la violenza del mare ed il freddo, molti annegarono o morirono per la fame e la fatica, altri vennero spinti dalla corrente del golfo verso il mare del nord. Nel Gennaio del 1432 i superstiti, solo undici uomini di un totale di 68 finirono sugli scogli vicino a Rost, nelle isole Lofoten e vennero salvati da pescatori del posto. Probabilmente rimasero con loro per tre mesi. Questo fatto diede origine al commercio dello stoccafisso e baccalà tra la Norvegia e l'Italia. Di questo navigatore si hanno ben pochi riscontri storici. Querini ed i suoi compagni al loro ritorno a Venezia fecero un rapporto del loro viaggio al Senato della Repubblica.

( ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero)

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "COMMENTAIRE SUR LE LIVRE DES DELITS ET DES PEINES" di Voltaire, 1766

CAPITOLO XXII° "DELLA PROCEDURA CRIMINALE E DI ALCUNE ALTRE FORMALITA' "

...L'ordinanza criminale, in parecchi punti, tende esclusivamente alla rovina degli imputati. E' la sola legge che sia invariabile in tutto il regno (Francia); non dovrebbe forse essere tanto favorevole all'innocente quanto terribile per il colpevole?...In Inghilterra per una carcerazione fatta a sproposito si ottiene il risarcimento dal ministro che l'ha ordinata. In Francia l'innocente racchiuso in carcere, sottoposto alla tortura, non può sperare in alcuna consolazione, nè può farsi risarcire i danni da alcuno; resta per sempre coperto di infamia nella società. L'innocente infamato! E perchè? Perchè è stato storpiato. Dovrebbe ispirare solo pietà e rispetto...Ci sono generosità e compassione perfino nella guerra...l'uomo prode sa essere misericordioso; l'uomo di legge deve proprio essere barbaro?...Confrontiamo la procedura dei Romani, in alcuni punti, con la nostra. Presso i Romani i testimoni erano ascoltati pubblicamente, alla presenza dell'imputato che poteva rispondere loro ed interrogarli o opporre loro un avvocato. Ora i testimoni sono convocati di fronte ad un solo

giudice, assistito da un cancelliere, che li interroga uno dopo l'altro: può far dire ai testimoni tutto quello che vuole. Essi vengono ascoltati una seconda volta, sempre in segreto. Chi di essi è un uomo semplice dal cuore retto, per scrupolo, per il timore di aver testimoniato troppo o troppo poco, o di aver inteso male il giudice o che il giudice abbia inteso male ritratterà o modificherà i punti essenziali della sua deposizione sarà punito per aver testimoniato il falso..."

**FINE**