

**DL NEWS** magazine **economia storia attualità**  
**Foglio telematico a cura di Decio Lucano 4 luglio 2017**

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)

---

**Il nostro foglio telematico ha una diffusione di oltre 1000 destinatari a cui si aggiungono le connessioni con altre newsletter e indirizzi inviati a ventaglio dai nostri lettori ed estimatori. Siamo contenti di essere anche un riferimento professionale e culturale. Avvertiteci se non ricevete regolarmente DL NEWS , talvolta salta qualche indirizzo, hacker e virus sono sempre in agguato, ma i nostri viaggi proseguiranno.**

---

## **I CONVERSARI NEL NOSTRO SALOTTO**

### **Coraggio, Fede e poesia**

Carissimo Decio, articoli dal contenuto superbo quelli di questa DL News 24 che mi hanno appassionata dal primo rigo all'ultimo senza respiro. Da te ad Ugo Dodero a Silvestro Sannino e poi ancora Dodero col suo "tramonto"...La verità è che la gente di mare ha tre cose nel cuore ( secondo me) il coraggio, la Fede e la poesia. Anna Bartiromo

*Ma io sono stanco, cara Anna, ne vale la pena di continuare ancora ? ( DL )*

...Ma proprio perché è importante che tu continui a fare questo ineguagliabile lavoro che io sono qui ( forse sto peccando un po' di presunzione, mi perdonerai) con tanti altri che ti apprezzano e ti sostengono. Noi tutti infatti siamo come su di una nave dove l'equipaggio è fatto di persone preparate, colte, intelligenti , operose, volenterose e partecipi; è di certo una nave abbastanza strana, di questi tempi, devo dire --ma che ha un ottimo nocchiero dal nome storico-Decio Lucano-... E, scusa, con un nome così che cosa volevi fare, il barista?.... ( A.B.)

### **Lo scirocco, un vento “ scemo “**

Grazie, caro Decio. Sono stata letteralmente incantata dall'articolo che il professor Silvestro Sannino ha dedicato allo Scirocco. Marcella Rossi Patrone

### **Il prof. Sannino risponde**

Poi si finisce per dimenticare la cosa più importante: un grazie di cuore alle tue gentili lettrici per l'attenzione ed i più che lusinghieri giudizi espressi, Silvestro Sannino

## Cetena, una garanzia per la nuova Torre Piloti di Genova

La progettazione della nuova Torre Piloti a Genova ha avuto il via libera da parte del presidente dell'AdSP Paolo Emilio Signorini. Questo significa che il disegno del sen. Renzo Piano di questo manufatto alto 60 metri, con una tettoia sopra la sala controllo di 30 X 30 coperta da pannelli fotovoltaici, dovrà essere studiato (anche dal Cetena), elaborato e approvato sentendo il parere degli operatori del settore.

Commento. Il fatto che sia presente anche Cetena è una garanzia assoluta (DL)

## Hacker, non sono videogiochi

L'attacco hacker ai sistemi di Maersk Line costituisce un punto di svolta per la sicurezza informatica dello shipping. Anche i computer del gruppo TNT Express sono stati infettati. Man mano che passavano le ore si iniziava ad intuire che l'attacco hacker che martedì ha bloccato i sistemi informatici di importanti enti ed istituzioni di alcune parti del mondo e di diverse grandi aziende, tra cui la compagnia di navigazione Maersk Line, come Fedx e TNT Express... [www.informare.it](http://www.informare.it)

Commento. I signori padroni dell'informatica sono serviti, non sottovalutiamo il futuro.(DL)

## Un sistema unico ed omogeneo del traffico marittimo (roba di 40 anni fa)

Era auspicato 40 anni fa nel corso di convegni e articoli che finalmente con l'applicazione di Ecdis/Ais e la nuova normativa Solas comincerà nel 2018 a prendere corpo nei vettori e nei porti/ Le sperimentazioni della UE nel Sea Traffic Management .

La omogeneità dello standard di navigazione e di sicurezza delle navi per ridurre il rischio del sinistro marittimo ... Bisogna trovare un sistema unico per armonizzare il livello e il modello di nave e il livello e il modello di navigante che "conduce" la nave... così come accade in aviazione... bisogna fornire le navi di dotazioni standard puntando al massimo ai radioaiuti alla navigazione e alla navigazione assistita e controllata da terra, così come avviene in aviazione, dove i sistemi sono unificati e la navigazione o la condotta del mezzo aereo non superano determinati parametri di sicurezza... (da Errore umano e sinistri marittimi di Decio Lucano, 1977) ... armonizzare il modello uomo/nave per imporre un sistema unico ed omogeneo del traffico marittimo anche se il conduttore/vettore spesso è un free-lance ...attraverso un flusso costante di informazioni nave/terra/nave... (da Nuove tecniche al servizio della sicurezza del traffico marittimo di Decio Lucano, 1983) .

Vita e Mare, periodico culturale e professionale del Collegio Capitani lc e dm. Maggio/giugno 2017 direttore Bettina Arcuri. Rivista Marittima, mensile della Marina Militare, maggio 2017,direttore Stefano Romano.

# RIFORMA DEI PORTI E PUNTI FRANCHI

Fare sistema dei nostri scali per affrontare i sistemi portuali a livello mondiale/ I due poli

## Porti del Nord Adriatico tra utopia e sogni realizzabili in un processo di integrazione europea di Tobia Costagliola

**Ravenna** Abbiamo assistito negli ultimi 12 mesi al travagliato processo di trasformazione del Sistema Portuale Italiano che si è concluso con la nomina dei 15 presidenti di AdSP e relativi Comitati di Gestione. La riorganizzazione amministrativa dei porti con i Presidenti “Manager”, le misure per la semplificazione burocratica, tutte le azioni “attese” per la logistica e la portualità, lo sblocco di progetti e finanziamenti e le “nuove” iniziative dovrebbero ora dimostrare come i porti italiani siano capaci di “fare sistema” ed affrontare la sfida del confronto con gli altri sistemi portuali a livello mondiale. Il Ministro Delrio era partito con l’intenzione di avviare e valorizzare con “la cura dell’acqua” il sistema “Mare” e, poi, in corso d’opera, si è reso conto che doveva pensare anche alla “cura del ferro” (non solo infrastrutture portuali, ma anche valorizzazione delle tratte ferroviarie a scapito dei trasporti su gomma). Abbiamo anche notato come, sempre in corso d’opera, il ministro si è reso conto che non possiamo permetterci il lusso di fare di tutte le nostre coste un unico porto ... ma che bisogna puntare su pochi poli portuali di interesse nazionale, uno nel Tirreno ed uno in Adriatico, se non vogliamo perdere definitivamente la sfida della “blu economy” anche in relazione alla “via della seta”. Tuttavia, la lentezza, le indecisioni, la consueta lotta politica e di campanile, la stessa incertezza politica, mortificano tutte le buone intenzioni per rendere, rapidamente, i Porti più competitivi e per far crescere il Paese come auspicato. A compimento di quella che potremmo definire la prima fase della riorganizzazione del sistema portuale, abbiamo assistito alla enunciazione di piani pluriennali, progetti da verificare, sblocco di qualche vecchio progetto. Si tratta, per la maggior parte, di opere e iniziative che rivelano, purtroppo, come ogni singola AdSP si senta al centro del mondo con scarsa attenzione a quella necessità dianzi citata di “fare sistema”.

### Il Porto Franco internazionale di Trieste

Grande attenzione ha suscitato nei giorni scorsi (27 giugno) la cerimonia svoltasi a Trieste con cui il Ministro Delrio ha sancito la promulgazione dei decreti attuativi sui Punti Franchi del Porto Franco Internazionale di Trieste previsti dalla legge 84 del 1994.

Questa notizia, se recepita come l’attuazione in ritardo di una legge del ’94, ci scoraggia perché saremmo portati a pensare al tempo che ci vorrà ancora per portare a compimento l’attuazione completa della legge 203 del 2016 ( Riforma dei Porti)...

Qualcuno, ignorando la storia e le vicende di Trieste dal ‘47 ad oggi, ha salutato questo avvenimento come “ la nascita del porto franco Internazionale di Trieste” cogliendone anche un segnale positivo di speranza: se hanno concesso i punti franchi a Trieste perché non dovrebbero concederle almeno uno al “porto di casa mia”?...Il giorno 28 giugno 2017, il ben noto sito “ Rinascita Triestina” ha subito reagito precisando :

<< [...] Diversamente da quanto certi articoli di giornale suggeriscono, non si è trattato della nascita del Porto Franco Internazionale di Trieste - che esiste da quasi 300 anni e in questa

forma dal 1947 - ma dell'emanazione, da parte del governo amministratore, di un regolamento che stabilisce certezza del diritto nell' ambito dei Punti Franchi e limitazione dell' arbitrio di singoli funzionari[...] >>

Io credo che il Ministro Delrio, così come ha incominciato a conoscere e capirne di più sui porti, sul mare e sui trasporti in genere, abbia finalmente aperto gli occhi e abbia capito, anche grazie alla situazione internazionale, quanto sia importante per Trieste ( e per l'Italia) il fin troppo sottovalutato status giuridico internazionale dei suoi “Punti franchi”. Lo ha capito al punto di promulgarne “velocemente”( si fa per dire) i decreti attuativi. Purtroppo, l'assurdo e dannoso ritardo non va riferito soltanto alla legge del '94, ma risale addirittura alla data del '47 quando, con il trattato di Parigi, il porto di Trieste fu “internazionalizzato”.

### Il Porto Franco di Trieste come sommatoria di punti franchi è l'unica zona franca situata nella UE che gode di un regime speciale

A questo punto è d'obbligo, per sgomberare il campo da ogni sentimento “indipendentista” legato alla utopistica realizzazione del TLT (Territorio Libero di Trieste), riportare alcune precisazioni tratte da uno stralcio della descrizione del “Porto Franco” redatta dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale con sede a Trieste :

<< [...] Dopo la seconda Guerra Mondiale, il Porto Franco di Trieste è stato “internazionalizzato” dal Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e, in particolare, dagli artt. 1-20 dell'Allegato VIII “Strumento relativo al Porto Franco di Trieste” e dagli artt. 34 e 35 dell'Allegato VI “Statuto Permanente del Territorio Libero di Trieste”.

Premesso che il referente normativo primario del regime giuridico del Porto Franco di Trieste è l'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947, va preliminarmente osservato che le sue norme, laddove fanno riferimento alla figura del Territorio Libero e dei suoi organi legislativi e di governo, vanno interpretate alla luce dei mutamenti storico-politici intervenuti dopo la stipula del Trattato del 1947, segnatamente la rinuncia alla costituzione

dell'ordinamento del Territorio Libero e la conseguente assunzione di responsabilità internazionale dell'Italia per la città ed il Porto di Trieste ex Memorandum di Londra del 1954. Del resto, proprio in virtù delle mutate circostanze, lo stesso Memorandum ha sancito il mantenimento del Porto Franco di Trieste “in general accordance” con le norme di cui agli artt. 1-20 dell'Allegato VIII, riconoscendo così cadute, per sopravvenuta impossibilità di attuazione, le norme degli artt. 21-26 dell'Allegato medesimo, cioè quelle norme intese a costituire organi internazionali di consultazione, controllo e arbitrato per la garanzia dell'attuazione del regime giuridico del Porto Franco. Negli artt. 1-20 sono contenuti i principi fondamentali della disciplina del Porto Franco, i parametri generali di riferimento per lo Stato italiano, competente a darvi attuazione con propri atti. I decreti commissariali n. 29/1955 e n. 53/1959 contengono elementi significativi a tal fine, intervenendo appunto come disciplina speciale in rapporto all'obbligo internazionale.[...] In virtù della cosiddetta clausola di salvaguardia di cui all'art. 307, Trattato UE, il Porto Franco di Trieste, inteso come sommatoria dei suoi “Punti Franchi”, è l'unica zona franca situata nella UE ma che gode di un regime speciale, più favorevole rispetto a quello più restrittivo posto dal Codice Doganale Comunitario per le zone e depositi franchi.[...]>>.

La legge 84/94 si è successivamente fatta carico di dare attuazione ai principi fondamentali della citata disciplina del Punto Franco e, finalmente, solo oggi sono arrivati “i decreti attuativi”.

### Porto Franco: perché tanto ritardo e perché ora tanta fretta?

“Rinascita Triestina” aggiunge quanto segue :

<< [...] “È stato un iter complesso - ha commentato D'Agostino presidente dell' Autorità Portuale - ma oggi finalmente viene dato all'Autorità il potere di gestione del Porto Franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa. Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l'unico vero Punto Franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale”.

Il ruolo del presidente dell' Autorità Portuale assomiglia così sempre di più a quello del Direttore del Porto previsto dall' Allegato VIII al Trattato di Pace del 1947 per la cui attuazione si sono battuti i lavoratori portuali e gli indipendentisti triestini.

La "cerimonia della firma" di ieri è stata occasione per passerelle di politici e forze politiche che fino a poco fa consideravano i Punti Franchi come un orpello del passato e roba per nostalgici >>.

Queste poche righe di “Rinascita Triestina” rappresentano solo la punta dell’iceberg triestino da cui emerge la colpevole incapacità, durante gli anni successivi al ‘47 fino ad oggi, dei governi nazionali e locali, di mettere a frutto tutte quelle opportunità che derivavano da uno Status giuridico unico in Europa e che avrebbe consentito al porto di Trieste, non solo di anticipare i tempi della globalizzazione ma anche di svilupparsi allo stesso ritmo dei porti del Nord Europa. Il ministro Delrio lo ha capito solo adesso...

Antagonismo dispersivo tra Venezia e Trieste/ IL NAPA serve ancora ?

Tutto ciò che abbiamo scritto ha una sua valenza e un suo significato concreto soltanto se inquadrato in una visione extranazionale che, partendo dalla riforma del sistema portuale nazionale, si estende verso quella auspicata integrazione europea i cui strumenti sono già a disposizione di tutti ma vengono sottoutilizzati o ignorati per la ricorrente prevalenza degli egoismi regionali, nazionali e internazionali., Monfalcone, Venezia, Chioggia, Questo colpo di acceleratore sul porto di Trieste dovrebbe dare la spinta per intensificare gli sforzi per raggiungere gli obiettivi del Piano strategico supportato dalla Comunità europea con la creazione del NAPA (North Adriatic Port Association) che vede associati i porti di Trieste Capodistria e Fiume. Come avevamo già detto a suo tempo, il NAPA rientra nel programma TEN-T (Trans European Network-Transport) determinante per lo sviluppo delle comunicazioni all’interno della UE, soprattutto sulle direttrici Est-Ovest, e per la progettazione ed il finanziamento di opere necessarie per lo sviluppo di tutte le infrastrutture sia stradali che portuali. Tra le varie finalità della UE è rilevante il conseguimento del miglioramento dell’accesso nell’entroterra, dei vari porti alle principali reti di trasporto europee, attraverso collegamenti ferroviari e alle vie navigabili interne. Parte integrante di questo programma è anche il miglioramento dell’efficienza dei trasporti marittimi a corto raggio e la loro interconnessione con altri modi di trasporto ( Vedasi l’attuazione del progetto “ Autostrade del mare”).

Abbiamo dianzi scritto di colpevoli ritardi che hanno di fatto impedito o ritardato iniziative che oggi avrebbero potuto già consentire la realizzazione, a condizioni forse più vantaggiose, di quello sbocco tanto auspicato ed invocato per la “via della seta” verso l’Europa. Cosa dire dell’antagonismo dispersivo tra Venezia e Trieste, le lotte intestine a Trieste che hanno impedito, per anni, di valorizzare adeguatamente i punti franchi e della inadeguata o mancata cooperazione con Capodistria e Fiume?

Trieste è all'avanguardia rispetto alle altre realtà italiane/ Punti franchi e ZES

Nonostante tutto, possiamo dire che Trieste è all'avanguardia rispetto a tutte le altre realtà italiane grazie alla continuità nella gestione portuale di quel Commissario (Zeno D'Agostino) che poi è stato saggiamente nominato presidente del Nuovo Sistema. Il porto si può dire lanciato verso la realizzazione di tutte quelle iniziative volte a valorizzare la sua posizione strategica verso l'Europa. In una intervista a "Limes" il Presidente d'Agostino dichiara : << [...]I collegamenti adesso vanno dal Lussemburgo fino a Budapest, con allacciamenti giornalieri dall'Europa centroccidentale a quella orientale. E ora anche fino a Kiel sul Baltico, con la possibilità di raggiungere la Scandinavia, aprendo di fatto il Corridoio Baltico-Adriatico. Questo è stato possibile grazie alla riattivazione della dotazione infrastrutturale esistente, che consente a Trieste possibilità di sviluppo ferroviario maggiori rispetto ad altri porti, potenziando le infrastrutture già presenti nel porto ed eliminando inefficienze, costi e tempi della manovra ferroviaria. È stata importante la collaborazione con operatori a forte vocazione ferroviaria come i turchi della Ekol e della Un Ro-Ro, che hanno portato a Trieste il capolinea dell'autostrada del mare utilizzando i vantaggi del porto franco.

Inoltre la nostra posizione di confine ci consente di usufruire di imprese ferroviarie alternative a Mercitalia (Ferrovie Italiane), come Rail Cargo Austria. Abbiamo un'offerta di operatori europei che altri porti italiani non possono avere.[...] >>.

Ma nonostante tutto bisogna ancora considerare tre argomenti al centro di un dibattito molto coinvolgente per i triestini :

1. L'idea di Claudio Boniciolli ex Presidente prima dell'Autorità Portuale di Venezia e poi di Trieste, circa la necessità di collaborazione tra Venezia e Trieste.

Boniciolli è convinto che i porti di Trieste e Venezia vanno visti non come porti concorrenti ma come candidati perfetti per sperimentare sinergie: << Trieste ha i fondali profondi ma è battuta dalla bora, Venezia è il crocevia verso Ovest ma lotta con la nebbia. «Trieste ha un altro retroterra di sapore asburgico e guarda al centro Europa; c'è una linea non scritta di demarcazione tra Venezia e Trieste e i loro mercati di riferimento. Venezia ne ha uno, Trieste un altro, poi ci possono essere intese e collaborazioni >>. Ma una vera sinergia tra queste due realtà portuali tanto peculiari e strategiche non è mai nata. Al contrario, il livello dell'antagonismo va sempre più aumentando.

2. C'è una corrente di pensiero le cui posizioni autonomiste

evidenziano, a ragione, la necessità di "completare i Punti Franchi doganali con una "No Tax Area"o "ZES"(Zona Economica Speciale) per favorire insediamento e sviluppo economico e tecnologico, cosa che il Governo ha già decretato per i soli porti del Sud italiano. Mentre il porto franco gode soltanto di extra-territorialità doganale, nelle ZES ci sono vantaggi fiscali sia sui redditi che sui contributi. Conseguentemente i Punti franchi con ZES sarebbero più appetibili per le altre Zone Franche nel mondo, in Cina in particolare.

3. Il corretto utilizzo del Porto Vecchio che anziché basarsi su progetti di urbanizzazione con finalità turistiche, potrebbe mettere meglio a frutto l'esistente status di Punto Franco con insediamenti produttivi ad alta tecnologia a basso impatto ambientale.

Continuare a scrivere degli altri porti del Nord Adriatico sarebbe a questo punto una vera violenza per il lettore. Ne parleremo in seguito. Accenno, molto superficialmente, a quanto accade a Venezia e Ravenna. A Venezia, sopite per il momento le velleità del porto off-shore si attende ancora la decisione finale sulle "grandi navi". Complicazioni tecniche hanno costretto a rimandare a fine estate la riunione a Roma del "Comitatone"per l'esame di tutte le questioni sospese di Venezia. Nel frattempo il presidente dell'AdSP Musolino auspica dei decreti attuativi per un Punto Franco tutto veneziano...

A Ravenna, sono tutti tranquilli. Si attende, nei prossimi anni, l'atteso inizio dei dragaggi, condizione essenziale per il rilancio del porto e l'attuazione di un nuovo "progettone".

## Tobia Costagliola

---

### Guida alla formazione del personale marittimo/portuale

#### SMART LOGISTIC Corsi per la logistica a Genova

Conferenza Stampa Martedì 04 luglio 2017 presso As.fo.r –Piazza Carignano 1  
Saluti Istituzionali : Ilaria Cavo– Assessore alla Comunicazione,  
Formazione, Politiche Giovanili e Culturali –Regione Liguria  
Ore 11.15 –Introduzione: Stefano Morando –Ente Capofila AS.FO.R –  
Presentazione Parternariato – Rete di Supporto e sostegno  
Ore 11.30 – Le Azioni Corsuali: Logistic Manager  
Stefano Morando – Responsabile dei processi formativi AS.FO.R  
Addetto amm.gestione merci  
Stefano Morando – Responsabile dei processi formativi AS.FO.R Yard,ship,rail,manager  
Simona Franceschini – Presidente  
Forma mentis srl – progetto in collaborazione con VTE  
Operatore informatico terminal in collaborazione con SECH  
Ore 12.00 – Conclusioni: Marco Ghia – Responsabile Marketing SECH  
Giampaolo Botta- Direttore Generale SPEDIPORTO  
Alberto Banchemo – Presidente ASSAGENTI

#### Escola Europea de Short Sea Shipping

#### ODISEO Issue 23: Summer 2017

##### Industrial PhDs and the recruitment of talent

Spotting and retaining talent is a key element to determine the success of any kind of company. Take a look at the insights of our Director, Eduard Rodés, on this delicate matter, with special reference to the Transport and Logistics field.

“After High School the students have the option to focus on Transport and Logistics in their Higher Education. One option is the University Degree and another one is the Advanced vocational education and training, where students can get a degree as Advanced Technician. These studies are currently available in many High Schools. However, the trend of including advanced vocational education in the educational offer is spreading throughout European universities at a high pace.”

#### Industry News

By 2030 autonomous ships will be a reality in the Baltic Sea

By 2030 the Baltic Sea Region will have been operating on highly automated ships for ten

years and will have a small variety of fully autonomous vessels operating on specific routes.

- ESPO follows up on the Valletta Declaration
- Barcelona LNG Terminal

Environmental News

What's new in Sant Carles port? Electric charging points.

The electric vehicle charging units at Sant Carles Marina incorporate two Tesla chargers  
Electric vehicle charging points featuring Tesla chargers have been installed at Spain's Sant Carles Marina by MDL Marinas, in partnership with Ports de la Generalitat.

- ESPO follows up on the Valletta Declaration
- Barcelona LNG Terminal
- EU invests €22.1 million to support sustainable, efficient transport and energy infrastructure

2E3S News

2e3s closes April celebrating the successful first edition of Groupage and Consolidation

Centres technical course

The pilot edition of the technical course "Groupage and Consolidation Centres", specifically designed by the Escola for operators of maritime groupage, took place in Barcelona from 24 to 27 April.

Groupage and consolidation centres represent a relatively young, fully growing and highly specialised sector.

- More than 350 students under the Forma't Al Port training project in March and April

#### UPCOMING COURSES FOR PROFESSIONALS:

30 settembre - 3 ottobre - MOST Italy: corso di logistica marittima intermodale per professionisti italiani

21-24 octubre - MOST Barcelona: curso en logística marítima intermodal para profesionales de España y Portugal

25-28 novembre - MOST France : séminaire en logistique maritime intermodale pour professionnels francophones

MOLL DE BARCELONA S/N. TERMINAL DRASSANES 08039 BARCELONA

TEL: (+34) 93 298 6070 - © ESCOLA EUROPEA DE SHORT SEA SHIPPING

---

## LETTERE

### COMMENTI DI ANNA BARTIROMO

Pianificare... how many people could be on our land,  
namely on a land shaped like ours and so really to . Save them!

Toh guarda chi è nuovamente di scena, lo avevamo quasi dimenticato.... Dopo 5 secoli, più o meno, Sir FRANCIS BACON torna a farsi strada nelle menti (intendo i cervelloni) degli Italiani ovvero, I famosi IDOLA di Bacone che non sono affatto Gli "idoli" come erroneamente trovo scritto su internet bensì degli esponenti convenzionali cui l'uomo fa riferimento nella sua crescita e nello sviluppo civile cioè :IDOLA TRIBUS-IDOLA SPECUS- IDOLA FORI e IDOLA TEATRI-, che tradotto in modo più semplice equivale a: GLI UOMINI

DAPPRIMA SENTONO SENZA AVVERTIRE, POI AVVERTONO CON ANIMO PERTURBATO E COMMOSSO, QUINDI RIFLETTONO CON MENTE PURA. Eh, e finalmente i "cervelloni stanno valutando, in pratica riflettendo, sulla necessità di chiudere le frontiere perché la nostra "povera Italia, che già non era tanto ricca, non ce la fa proprio più, ha esaurito non solo le risorse fisiche e quelle economiche ma, soprattutto, quelle mentali a correr dietro a milioni di gente che non sa più dove mettere né come assistere adeguatamente o aiutare davvero. Sì, perché salvarli dalla morte in mare-cosa certamente encomiabile- per poi farli finire in catapecchie fatiscenti, senza servizi igienici adeguati, senza lavoro, senza un tetto decente dove stare, (pochi ce l'hanno), dormire in baraccopoli sudice e puzzolenti è ugualmente una morte, per carità senz'altro diversa ma, cambiando l'ordine dei fattori...Purtroppo Bacone non menziona quanto tempo passa tra i momenti di crescita del pensiero umano e il suo raggiungimento affinché migliori così, fino ad oggi, non si era capito che tutta l'AFRICA non entra nell'ITALIA perché non puoi infilare una botte in una bottiglia e sarebbe stato certamente più semplice inviare dei contingenti di pace in quei territori, preparare un opportuno piano d'azione, pianificare how many people could be on our land, namely on a land shaped like ours and so really to . save them! Evidentemente non era proprio così facile... Che volete sarà che la FILOSOFIA mi entra meglio della POLITICA. In compenso mi sono goduta l'impareggiabile tramonto del Com.te UGO DODERO dove la descrizione verbale si confonde egregiamente con le inimitabili sfumature di colori delle dorate pennellate di un sole che affonda lentamente nel mare..... Quanto a te DECIO carissimo, concordo più col tuo dire ( degli italiani ) "incapaci di organizzare la propria felicità che non l'organizzazione logistica.

Anna Bartiromo

COMMENTO I nostri governanti non conoscono le leggi della termodinamica.

COMMENTI DI GIORGIO MAREGA AL FOGLIO N. 24

La tonnellata di Camogli e Green Peace, qualche sospetto. Che ci faceva lì? Sinceramente la cosa non meraviglierebbe. Danni per ragioni di principio, assurgere a difensori comunicando ad una opinione pubblica poco o nulla preparata leggere con spirito critico. Chi vive delle proprie capacità, del proprio rischio e sacrificio è un cattivone.

Emergenza idrica in Italia .Forse ci hanno già pensato fior di ingegneri, ma visto che quando piove l'acqua che c'è viene defluita in mare, forse facendo sui fiumi conche e bacini se ne potrebbe conservare quando piove per usarla nei periodi di siccità. Suppongo che dirottando i soldi sprecati per 'arredo urbano" (leggi rendere una città economicamente inaccessibile e fallimentare causa le troppe zone pedonali) e tanti esborsi senza ritorno, ci dovrebbero essere ampie possibilità.

Una riflessione: Dove sono i Sindacati? Dove sono gli interessi economici della popolazione di un paese democratico fondato sul lavoro? L'Istituto Nautico ha più senso di prima. Non ha senso il "taglio" che gli è stato dato di scuola superiore "terramaricola". DEVE essere una scuola per gente che si forma gli attributi e non un refugium peccatorum. SI grida alla eccezione quando un allievo diventa terzo, una rarità

quando diventa comandante; non dovrebbe succedere. L'Italia deve mettere indietro l'orologio di 55 anni e riprendere la strada della serietà, della economia nazionale, della meritocrazia.

The autonomous ship. Experiments are welcome! One need time and to collect experience. A lot of experience.

**Vaccini e democrazia** .Onestamente una tale gamma di vaccini non erano somministrati neppure a chi andava in Nigeria. Neppure a chi doveva far parte di un battaglione operativo sotto la Naja in Italia.  
Forse per frequentare un lazzaretto di medievale memoria.

**Tramonto**. Mi fai ricordare uno dei miei tanti scritti, dispersi qua e là, dove riflettevo libero da OGNI concetto galileiano. In quei momenti, in mezzo all' oceano, l'UOMO si sente al centro di un Universo TUTTO SUO. La bellezza della natura pulita del Mare e del Cielo gli fanno superare il Razionale,

**Giorgio Marega**

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

**COMMENTO DI UGO DODERO**

**Quando il vento ci portava, eppure la vela era già calata**

Caro Decio, ti ringrazio di aver pubblicato la mia lettera e spero vivamente che qualcuno molto ferrato in materia di “Shipping” e di “Manning” dia una risposta ai mio quesito posto, forse in maniera un po’ decisa, ovvero: “ E’ permesso ad un armatore italiano imbarcare su navi di bandiera italiana un equipaggio di filippini, non solo, ma pure Uff.li non italiani? Logicamente mi dichiaro ignorante, o meglio non informato in materia, ma a me, vecchio navigante – Uff.le R.T. – di tanti anni fa, la cosa mi fa un certo effetto ed una reazione non certo positiva. Parlo di molti anni fa (1956-1962), ma ricordo benissimo che v’erano dei diplomati del nautico che, non trovando imbarco come allievo Uff.le di coperta o di macchina, navigavano come mozzi o giovanotti o comunque con mansioni che non erano quelle di un allievo Uff.le. Gli armatori tenevano comunque conto del lavoro svolto a bordo promuovendoli ad allievi Uff.li appena se ne fosse presentata l’occasione. E’ ovvio che in queste condizioni i giovani mozzi o giovanotti di cui parliamo non avrebbero lasciato la nave...mentre posso comprendere la reazione di quei due giovani allievi Uff.li che sono sbarcati alla prima occasione. Caro Decio, spero vivamente che qualcuno risponda al mio quesito, poiché ritengo che un “silenzio” nasconda la volontà di vederci chiaro, ignorando volutamente il problema.

**Ugo Dodero**

*Poi hanno inventato lo Shipping Management ...*

## LA VISITA e considerazioni

### Il nostro Stefano Briata commenta la sua visita alla FREMM ALPINO

Dal 27 giugno a 1° luglio a Genova c'è stato un importante evento, il Genoa Shipping Week, con convegni, tavole rotonde e visite. Ho partecipato ad uno di questi, visitando la Fregata Fremm Alpino, della Marina Militare, aperta al pubblico dal 27 al 29 giugno 2017.

L'attuale Fregata Fremm Alpino sostituisce la precedente, sempre con lo stesso nome, in servizio dal 1967 al 2006, che era stata costruita con tipologia completamente differente da quella attuale, dato che aveva molti ponti aperti e non chiusi come lo è ora. Si tratta di una Fregata Antisommergibile, costruita nel 2012 ai Cantieri del Muggiano e a Riva Trigoso, da Fincantieri, e varata nel 2014. Ha un dislocamento di 6.900 t., lunga 144,7 m., larga 19,70 m., e pescaggio 5 m., con 145 membri di equipaggio.

La Fregata Fremm Alpino l'ho visitata il giorno 28. Dalla Stazione FS di Genova Principe scendo verso la Stazione Marittima, che dista pochi metri, e al punto di controllo d'accesso attendo, insieme ad altri visitatori, una mezzoretta l'arrivo degli ufficiali della Fregata che ci hanno accompagnato per tutto il tempo. Tengo a precisare che l'area della Stazione Marittima, a seguito dell'attentato di Parigi di novembre 2015, è off-limits tranne per gli addetti e per chi si reca in crociera.

Arrivati gli ufficiali, inizia il percorso dentro la Stazione Marittima e a Ponte dei Mille, giungendo presso la Fregata Fremm Alpino, dove veniamo sottoposti ai dovuti controlli per motivi di sicurezza. Dopodiché saliamo a bordo della stessa, direttamente sulla pista d'atterraggio dell'elicottero: l'ufficiale ci spiega il suo utilizzo e come viene trainato nell'apposita rimessa tramite carrello teleguidato.

Si entra poi in coperta, con visita all'ingresso vero e proprio della Fregata, dove noto subito la tabella in ottone con i nomi degli ufficiali che sono a bordo o no, indicati da apposite levette; sempre lì, guardo con attenzione le cime degli ormeggi ben allineate e legate. Proseguendo la visita in coperta, ci mostrano i due gommoni in dotazione, di diverse dimensioni, molto imponenti che raggiungono grandi velocità, con tutte le dotazioni di bordo, che vengono calati in acqua tramite gru, ai lati della Fregata, con le aperture a saracinesca che si vedono bene anche fuori.

La visita prosegue nei corridoi, per quello che è consentito fare vedere ai visitatori per motivi di sicurezza, dove noto subito quanto siano migliorate e all'avanguardia le postazioni di primo soccorso con le sue attrezzature, che si conclude presso l'area pranzo e cena dei membri dell'equipaggio con la sala pranzo e le cucine, tutto in acciaio tirato a lucido.

Finalmente si arriva al cuore della nave (è vero che dovrebbe essere la sala macchine) ed è quello della plancia, dove si decidono le sorti della fregata e di quello che la circonda all'esterno. Le plance delle navi, civili e militari, al giorno d'oggi sono completamente diverse da quelle di qualche anno fa. Le precedenti erano in metallo o legno, ricche di ottoni, e con il classico timone al centro. Quelle di oggi sono modernissime e assomigliano a quelle che si vedono nei film di fantascienza, con monitor, computer, tutto all'insegna dell'elettronica e dell'informatica, e il timone è sostituito da una semplice cloche. Sempre in plancia, naturalmente, c'è anche il tavolo per consultare le carte nautiche, utile in caso di black-out, come ha ammesso l'ufficiale che ci ha guidato nella visita, e dietro c'è la sala contenente le carte nautiche.

La visita si conclude sul ponte, che sono solo due, nel quale ci illustrano le casse dove vengono tenute le bandiere segnalatrici e di comunicazione, le mitragliatrici della Breda Meccanica di

Brescia, due per lato, e quattro rampe per i siluri.

Nel frattempo ho avuto occasione di ampliare il discorso della storia delle fregate italiane con una donna ufficiale, che si è rivelato molto interessante. Ella mi ha fatto subito notare come sono diverse rispetto a quelle costruite negli anni '60 del '900, con la scomparsa degli ottoni, dei ponti che sono stati ridotti al minimo per motivi di sicurezza, e che la forma delle fregate è cambiata diventando più spigolosa.

Conclusa la visita con ringraziamenti per l'accoglienza, l'ufficiale accompagnatore ci riporta all'ingresso della Stazione Marittima, e qui c'è stato un fatto che merita di essere descritto. Al momento dei saluti, un signore che faceva parte del mio gruppo di visitatori ha chiesto all'ufficiale dove andranno quando molleranno gli ormeggi a Ponte dei Mille, e alla risposta che la destinazione erano le coste della Libia, il signore stesso ha avuto un sussulto, dicendo che il compito della Marina Militare è quello di fare i respingimenti, e vedendo l'ufficiale visibilmente imbarazzato, ho posto fine a questa amichevole schermaglia raccontando di come lavorano all'Istituto Idrografico della Marina in merito alle temperature delle acque del Mediterraneo, strettamente collegato all'accoglienza dei presunti profughi, e per tutta risposta l'ufficiale mi ha abbracciato. Al signore in questione ho solamente spiegato che la Marina Militare (purtroppo) deve rispondere al Governo che c'è al potere al momento, e qui si è chiusa o quasi la conversazione.

Postilla finale personale. Grazie alla chiacchierata con la donna ufficiale, parlando di fregate, le avevo anche raccontato la mia breve permanenza alla Spezia, nel 1988-89 (non ricordo bene l'anno), terminata subito perché mi hanno messo in congedo permanente per motivi fisici, e pensando a quelle giornate che ho passato, se non avessi questo problema, dato che mi affascinava moltissimo, probabilmente mi sarei fermato, compiendo ovviamente gli studi, e chissà forse dove sarei. Mettendo bando alla nostalgia, sono orgoglioso della nostra Marina Militare.

ps: le foto che ho fatto alla Fregata, l'esterno per motivi di sicurezza, le potete vedere su Facebook alla pagina DL News 2008.

## Stefano Briata

### Nave Alliance nel Mar Glaciale Artico

Dal 9 al 29 luglio 2017 nave Alliance sarà in navigazione nel Mar Glaciale Artico per una campagna di ricerca nei campi della geofisica, geologia marina e oceanografia.

E' stata presentata oggi presso l'istituto Idrografico della Marina Militare l'attività di ricerca scientifica denominata "High North 17" che si svolgerà dal 9 al 29 luglio nel Mar Glaciale Artico, in prossimità delle isole Svalbard.

Con la Campagna High North 17 la Marina Militare e l'Istituto Idrografico ritornano nei mari dell'Artico per condurre delle ricerche scientifiche dopo 89 anni dalle imprese del Comandante Nobile. Nel corso della "Campagna High North 17", a bordo di nave Alliance, saranno presenti i ricercatori dei principali enti di ricerca nazionali, come il CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), l'OGS (Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale) e l'ENEA (Agenzia Nazionale per le nuove tecnologie l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) e dei ricercatori internazionali del Centre for Maritime Research and Experimentation (NATO).

La Marina Militare con l'ausilio di piattaforme e strumenti per la ricerca in ambito marino dell'Istituto Idrografico (IIM) contribuirà a migliorare la conoscenza sulle evoluzioni di

quell'ambiente marino per meglio garantire la sicurezza e il libero utilizzo delle risorse. In particolare il completamento del quadro geofisico con i dati raccolti con la Campagna High North 2017 potrà fornire utili elementi di valutazione in molteplici settori, non ultimo quello climatico. Le attività previste si svolgeranno prevalentemente nei settori della Geofisica, della Geologia Marina, della caratterizzazione del fondale ed Oceanografia fisica, nonché misure integrate di atmosfera e ottica

---

## LIBRI E LETTURE

### CONGEDO di Tullio Gardini

Nel mese di settembre 2016 per i tipi de “il nuovo melangolo” della Microart , Recco è stato pubblicato in una sessantina di pagine Congedo , raccolta di poesie dal 1988 di Tullio Gardini, un autore che il nostro foglio ha ripreso nel corso di questi anni per la sua attività culturale attraverso la sua associazione “ Elegantia Doctrinae “ promotrice di eventi musicali importanti e la presentazione di libri di poesie tra cui Agosto ( Le Mani, 2011 ), Fillide & Geco (Le Mani, 2011 Musico ( Le Mani, 2013 ). Gardini ha chiuso la sua attività professionale nel 2016 e questo suo Congedo potrebbe coincidere sia con la sua professione che con la sua esperienza lirica. Conoscendolo da troppi anni, insospettabile uomo come la vita ci fa incontrare , studioso di storia ligure e di scienza , musicologo , scopritore di grandi talenti come la cantautrice Claudia Pastorino , non credo ad un suo ritiro dalle “scene “ della cultura, dell'arte in generale. I suoi versi in Congedo , seppure svelano qualche rimpianto, sono consoni al carattere della persona , versi dove il sentimento si cela dietro la forma classica di sonetti, sparsi come ombre che corrono come musica di sottofondo insieme all'autore verso ideali e speranze, ma anche sorridono delle cose della vita di tutti i giorni. Quelle cose che solo il poeta scopre nel tormento quotidiano alla ricerca di una ragione del suo bisogno di esprimersi, trovare il ritmo delle intuizioni a mano a mano che il giorno conclude il suo ciclo astronomico. E Gardini le tiene apparentemente per sé le sue parole che sembrano studiate per nascondere i sentimenti, ma nelle parole che sono la chiave per la lingua muta delle cose, Gardini lascia intravedere ampi squarci della sua poliedrica personalità. ( DL )

### Vincenzo Onorato, scrittore

Vincenzo Onorato lo conosciamo come un imprenditore marittimo, un armatore figlio d'arte, un uomo di “cappa e spada” nelle sue imprese e nelle sue polemiche , ma non viene mai citato come scrittore. Eppure Mondadori gli ha pubblicato due libri che hanno avuto anche un certo successo seppure non pubblicizzati come i viaggi in Sardegna delle sue navi. Nel 2003 esce Floyd Frugo , un libretto nella collezione Urania di Mondadori , una favola definita no-global che predice il ( allora ) prossimo futuro , un incubo nel mondo globalizzato che ci aspetta. Un italiano, appunto Floyd Frugo , del New Jersey, viene condannato a morte. Qual è il suo crimine? Debiti contratti impossibili da saldare. Se ci pensate bene, è un incubo per una fetta di umanità, grandi e piccoli, ma questo diventerà un reato , secondo la intuizione di Onorato , sarà difficile trovare una giuria che sappia giudicare la verità dell'imputato insolvente a vita, e quindi condannato a morte. Un bel scenario per le prossime generazioni, ma negli ultimi tempi tra burocrazia aggressiva e debolezza degli insolventi hanno portato a togliersi la vita

molti piccoli imprenditori.

Nel giugno del 2005 Onorato pubblica sempre con Mondadori un romanzo, copertina cartonata, carta avorio, dal titolo Rosso colore d'oceano, romanzo di azione e di amore nelle nostre isole, una trama nervosa e spumeggiante come l'autore, non credo autobiografica, ma con un impianto narrativo molto seducente.

Ho questo libro con autografo dell'autore insieme a Floyd Frugo nel mio vecchio ufficio di Nervi e... dimenticavo, appeso alle pareti una grande ruota del timone di una barca di Onorato.

Nel 2010 nella sezione Cultura del Mare del Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich mi fu assegnato a Roma come primo classificato la Ruota del Timone del FARR 40

l'imbarcazione più volte campione del mondo offerta da Vincenzo Onorato del suo Team Mascalzone Latino. Un trofeo ( i premi del Marincovich sono così ) che guardo con orgoglio quelle volte che vado in “ ufficio “ e anche la pergamena del premio Navigare Informati del 2004, e allora penso di aver fatto nella vita alcune cose buone. ( DL )

## La presa di Troia, un inganno venuto dal mare

Martedì 4 Luglio 2017 ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare Via del Vantaggio, 19, Roma presentazione in anteprima nazionale del volume La presa di Troia, un inganno venuto dal mare di Francesco Tiboni archeologo navale.

Dialogano con l'autore Laura Larcán giornalista de Il Messaggero, Andrea Branchi professore e docente American University di Roma

Come tradizione sarà un piacere per noi concludere l'incontro con un piccolo aperitivo insieme ai nostri ospiti e amici #aperitivoinlibreria Fb @ilmarebookshop

Un mito millenario, il celeberrimo cavallo che avrebbe consentito agli Achei di espugnare la città di Troia, viene messo in discussione e reinterpretato grazie ad un lavoro complesso che, corroborato da una sicura metodologia scientifica, analizza fonti antiche e recenti. In questo libro, attraverso l'adozione degli strumenti metodologici propri della scienza archeologica moderna, Tiboni supera definitivamente i dubbi avanzati da diversi autori antichi e contemporanei, elaborando un nuovo paradigma interpretativo.

Il saggio dello studioso italiano analizza l'episodio conclusivo della guerra di Troia, l'inganno del cavallo, esaminandolo da un punto di vista archeologico, storico e filologico, allo scopo di chiarire come una vicenda che per i contemporanei di Omero era estremamente chiara, possa nel tempo essere stata fraintesa e decontestualizzata. Grazie agli strumenti dell'archeologia navale, che si avvale di parole, immagini e relitti, l'autore giunge a proporre una precisa collocazione dell'episodio all'interno di un quadro tematico ben definito, quello appunto della dimensione navale del mondo mediterraneo pre-arcaico.

La rilettura dei testi omerici, dell'epica antica e della letteratura scientifica alla luce di recenti scoperte gli permette di affermare che la vera natura dell'inganno acheo non solo esula dal celeberrimo simulacro, ormai entrato nella cultura occidentale, ma che la narrazione post-omerica dell'episodio ha a lungo mascherato un evento più oggettivo, credibile e aderente alla realtà storica. Omero non raccontò mai il prodigio di un intervento divino, ma celebrò l'astuzia di un popolo che, nella presa di Troia per mezzo di un hippos, una nave di origine fenicia, sanciva la propria capacità di muoversi abilmente nello scacchiere geopolitico del Mediterraneo pre-arcaico, dove la potenza navale ed il dominio sulle rotte marittime erano alla base della grandezza dei regni.

La rotta di Tiboni passa da Omero a Virgilio, da Pausania ad Apollonio Rodio, tocca

**L'iconografia, i legni e la letteratura scientifica di oggi, facendoci compiere un viaggio affascinante che, affrontando le nebbie del dubbio, ci porterà a dipanare una matassa ingarbugliata da quasi tre millenni.**

## **Gente di bordo**

**“Gente di Bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo”, è il titolo del libro di Luca Lo Basso, Carocci Editore, euro 20.**

**L'autore del libro è professore associato di Storia Moderna all'Università di Genova e direttore del Laboratorio di Storia Marittima e Navale (NaviLab), è specialista di Storia Marittima e studioso in particolare degli aspetti sociali ed economici relativi al mondo del lavoro marittimo nel Mediterraneo dell'età moderna (da fine '400 all'epoca napoleonica). Il libro lo ha dedicato al padre, Capitano Giuseppe e a chi ha lavorato con lui sul mare per più di 50 anni.**

**Il libro inizia con un capitolo dedicato al Ritratto di ignoto marinaio di Antonello da Messina, eseguito tra il 1460 e il 1470, conservato al Museo di Mandralisca a Cefalù.**

**Il libro, almeno per me, è molto interessante perché racconta e descrive la storia del mondo marittimo a Genova e in Liguria nel '700. Leggendo il libro mi sono soffermato a riflettere sui tribunali marittimi e civili anche nell'ottica attuale, dato che i processi per disastri marittimi sono solo celebrati dai tribunali penali, mentre ci vorrebbe anche il tribunale marittimo essendo competente in materia, ma questo è un altro tema.**

**Sul capitolo dedicato a Nicolò Campanella capitano e nello stesso tempo armatore, mi sono subito reso conto, leggendo le sue vicende, di quanto era dura la vita in mare, e non pensiamo che oggi sia più facile anche se molte cose sono cambiate, e il fattore umano è sempre essenziale.**

**Il capitolo dedicato ad un naufragio di un bastimento chiavarese che trasportava passeggeri a Genova in una notte estiva di agosto, il cui incidente è avvenuto davanti alla Foce, a Genova, è molto interessante perché descrive il comportamento del capitano e padrone della nave stessa secondo le testimonianze.**

**L'ultimo capitolo l'ho trovato molto bello, intitolato “Identità, nazionalità e conflittualità a bordo”. Esso descrive la storia dell'introduzione dell'obbligo della bandiera nazionale, che ci fu solo a partire dal '700, e in questo caso ci si riferisce a quella della Repubblica di Genova che fu introdotta subito dopo i francesi, per tanti motivi, che non sono difficili da intuire se vogliamo capire la realtà dei nostri tempi in cui viviamo.**

**Concludendo, si tratta di un libro da leggere con passione, riflettendo bene sul passato e sulla situazione attuale, calandosi bene nella realtà di quel tempo.**

**Stefano Briata**

---

## **NAUTICA**

**CANNES YACHTING FESTIVAL 2017 – NOVELTY LIST**

**[www.sculatiandpartners.com](http://www.sculatiandpartners.com)**

## **BESENZONI - 50 ANNI DI STORIA NAUTICA**

**L'azienda bergamasca nata nel 1967 sempre ai vertici dell'industria nautica con una gamma di oltre 170 prodotti e 60 brevetti Sette stabilimenti produttivi attivi e 187 punti di**

rappresentanza commerciale Un network di assistenza diretta composto da 164 unità operative in tutto il mondo

1967- 2017: 50 di attività - Il 2017 segna per Besenconi un traguardo importante. Sono infatti passati 50 anni da quando Giovanni Besenconi fonda nel 1967, a Sarnico, sulle sponde del Lago d'Iseo, quella che è diventata una azienda punto di riferimento mondiale per l'accessoristica nautica. Quello che non è passato sono gli uomini che hanno fatto la storia dell'azienda, attraverso l'abilità artigiana che contraddistingue la manodopera specializzata di Besenconi.

---

## CULTURA

### Una “ Fanta-Storia “ di Ugo Dodero

Il mondo nel quale abbiamo vissuto sino alcuni mesi fa non esiste più cancellato, distrutto da terremoti inondazioni, maremoti e inquinamento.

Ora qui vivono solo esseri che vengono da altri corpi celesti e che hanno preso possesso di quella che fu la nostra terra. Essi sono giunti da un' “asteroide” lontano anni luce, sono molto alti, più di due metri, dalla pelle bianchissima, hanno capelli biondi, sono atletici, molto gentili e disponibili.

Inoltre sono molto intelligenti, lavoratori instancabili e conoscono tutte le scienze tecniche e umanistiche.

Hanno ricostruito le città con una architettura molto moderna e soprattutto hanno riedificato tutti i centri culturali: musei, biblioteche, teatri e sale di lettura.

Amministrano bene le città e gli uomini politici sono molto capaci ed onesti ed hanno un forte legame con i cittadini. I Deputati della Camera, che non possono avere più di 45 anni di età, sono eletti direttamente dal popolo e, se si comportano male, vengono cacciati dal Parlamento che li obbliga a dare le dimissioni.

Un giornalista di “ Azione Comunitaria”, primo partito di questa nuova terra che si chiama “ Speranza”, ha trovato nelle rovine del pianeta distrutto una copia del giornale “ Il profitto” e con gran sorpresa ha letto tutti gli articoli...

Una sorpresa molto negativa: in tutto il giornale infatti si parlava di corruzione, di mal governo, di ruberie, di ladrocinii, di mancanza di rispetto dei politici verso i cittadini, di promesse non mantenute, di menzogne, di povertà delle famiglie, e così via. Il giornalista, dopo aver letto tutto ciò ch'era scritto nel vecchio giornale, si chiese com' era possibile governare in tal modo.

Gli auguro che possa sempre essere indipendente, mantenendosi onesto, rispettabile, attivo, capace, serio e di vivere in una società nella quale tutti siano eguali di fronte alla legge, e in un paese democratico ben governato senza corruzione e dove tutto sia chiaro per tutti.

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### ORAZIO ODE I 9 (a Taliarco, forse un suo giovane ospite)

*...”Non chiederti ciò che accadrà domani. Qualunque cosa il destino ti porterà ti sia di guadagno e non disprezzare i dolci amori finchè sei giovane, né le danze finchè sei nel fiore degli anni lontano dalla canizie. Ora va’ al Campo Marzio ad ascoltare sul far della notte i bisbigli sommessi degli appuntamenti e la risata che da un angolo nascosto rivela a sorpresa la presenza della fanciulla amata e il pegno o l’anello tolto senza sforzo alla ragazza.(...perché lei ritorni per riaverli.)”*

*FINE*