

NAUTES

BIMESTRALE DELL'IPSEMA SULLA CULTURA E L'ECONOMIA DEL MARE

2/2010

Giuseppe Alati
Lidio Aramu
Annamaria Barbato Ricci
Giordano Deneri
Yuri Di Antonio
Maria Pia Donati
Susanna Fara
Silvia Giardina
Giovanni Guerisoli
Florinda Masaracchia
Aldo Morrone
Antonio Nardo
Antonio Parlato
Palmira Petrocelli
Gerardo Picardo
Ettore Romagnoli
Folco Quilici
Fausa Savone
Paola Scardella
Luca Sisto
Romana Spagnoli
Daniela Squarcia Matticoli

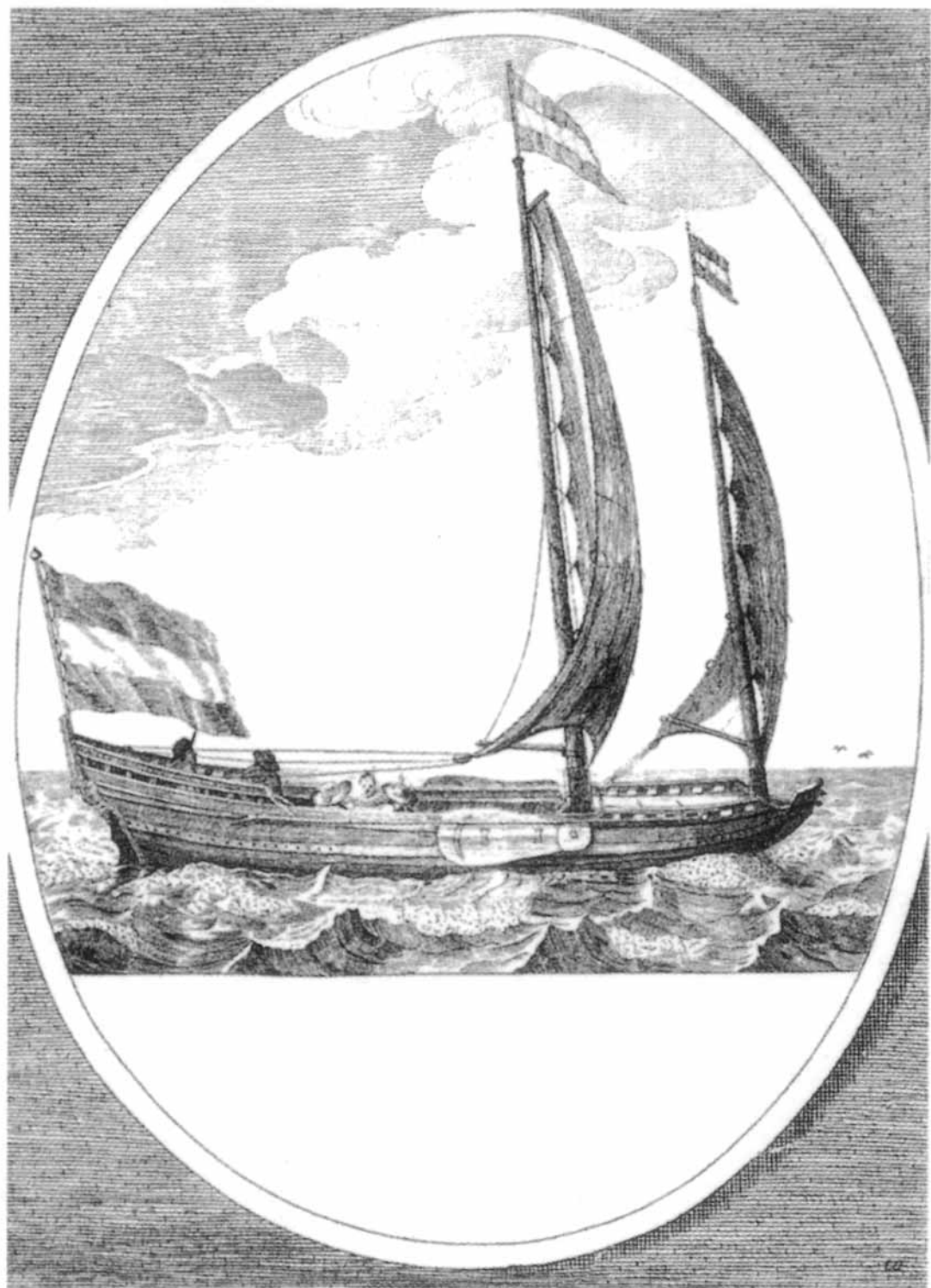
NAUTES

BIMESTRALE DELL'IPSEMA SULLA CULTURA E L'ECONOMIA DEL MARE

n. 2/2010

Maggio-Luglio





L'EDITORIALE

"Punto nave" per l'Italia
nel Mediterraneo
Antonio Parlato 9

Un gentiluomo napoletano
Palmira Petrocelli 17

Non ti scordar di me
Luca Sisto 19

L'Avvocato e il mare
Lidio Aramu 23

Un uomo tenace
Giovanni Guerisoli 31

L'ILO e le decorose condizioni
di lavoro per i marittimi
Giuseppe Alati 33

Riflessi applicativi
della dichiarazione
di inidoneità temporanea o
permanente alla navigazione
Ettore Romagnoli 41

Salute in mare
Aldo Morrone, Paola Scardella,
Silvia Giardina 55

I PORTI ITALIANI

Livorno, città giovane
Annamaria Barbato Ricci 65

Il possibile rilancio
dei porti italiani
Susanna Fara 73

Il diritto di voto
negato ai naviganti
Florinda Masaracchia 83

I PORTI
NEL MONDO

Il New York Harbor
risale la china
Maria Pia Donati 91



Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: IL DOCUMENTO
60 milioni di euro in 5 anni
per salvare più di 9.000 posti
di lavoro a rischio
Fausta Savone 99

La Vela, una passione
Yuri Di Antonio 121

I VIAGGILE ARTI
E IL MARE

La stella assassina
Folco Quilici 129

I LIBRI

Filosofia e mare
Antonio Nardo 133

Mollo tutto e vado via:
ecco come organizzare
un anno sabbatico
in barca a vela
Gerardo Picardo 138

Le "voci" degli scrittori
inquieti del '900 raccontano
il Mediterraneo
Giordano Deneri 140

I FONDALI PREZIOSI

La rotta dei Fenici
alla scoperta
delle nostre origini
Daniela Squarcia Matticoli 143

LA STORIA

La forchetta
in mezzo al mare
Romana Spagnoli 149

LE ONDE RACCONTANO

Antonio Nardo 151

NAUTES

BIMESTRALE DELL'IPSEMA SULLA CULTURA E L'ECONOMIA DEL MARE

Direttore

Antonio Parlato

Comitato di Direzione

Antonio Parlato, Palmira Petrocelli, Agatino Cariola,
Daniele Leone, Angela Razzino, Fausta Savone

Direttore Responsabile

Fausta Savone

Hanno collaborato

Giuseppe Alati, Lidio Aramu, Annamaria Barbatto Ricci, Giordano Deneri,
Yuri Di Antonio, Maria Pia Donati, Susanna Fara, Silvia Giardina,
Giovanni Guerisoli, Florinda Masaracchia, Aldo Morrone, Antonio Nardo,
Antonio Parlato, Palmira Petrocelli, Gerardo Picardo, Ettore Romagnoli,
Folco Quilici, Fausta Savone, Paola Scardella, Luca Sisto, Romana Spagnoli,
Daniela Squarcia Matticoli

Direzione e redazione

00187 Roma - Via S. Nicola da Tolentino, 5
Tel. 06 47877263 - Fax 06 4871265

Editore

STILGRAFICA srl

Via I. Pettinengo, 31/33 - 00159 Roma
Tel. 06 43588200 - Fax 06 4385693
info@stilgrafica.com - www.stilgrafica.com

*Le opinioni espresse negli articoli pubblicati su Nautes appartengono
esclusivamente agli autori e non vincolano in alcun modo l'Istituto*

N. 2/2010 Maggio-Luglio – Reg. Trib. Roma n. 616/2002

Illustrazione di copertina: © "Images.com" / Stanley Martucci

Le immagini di questo fascicolo sono state tratte da:

"Royal Caroline (1749)" - Edito da Mursia

Chiuso in redazione nel Luglio 2010



Commissario Straordinario: Antonio Parlato

CONSIGLIO DI INDIRIZZO E VIGILANZA

Presidente: Giovanni Guerisoli

Vice Presidente: Giuseppe Ravera

Consiglieri: Gennaro Fiore, Beniamino Leone,
Giuseppe Lombardi, Guido Majrone, Tommaso Pacchelli,
Roberto Scotti, Luca Sisto, Mario Squittino

COLLEGIO DEI SINDACI

Anna Concetta Curtilli, Sabatino Di Marino,
Carmela Mignacca Mieli, Erminia Viggiani

Direttore Generale: Palmira Petrocelli

DIREZIONI CENTRALI

Risorse Umane e Strumentali,

Organizzazione e Supporto Organi: Angela Razzino

Servizi Istituzionali: Agatino Cariola

Bilancio, Patrimonio e Controllo di Gestione: Daniele Leone

Sede centrale

ROMA - Via San Nicola da Tolentino, 5 - Cap 00187
Tel. +39.06.478.771 - Fax. +39.06.48.71.265
direzionegenerale@ipsema.gov.it

Centri operativi

MAZARA DEL VALLO - Piazzetta S.N. Regale, 6 - Cap. 91026
Tel. +39.0923.907.440 - Fax +39.0923.906.340
centro_operativomazaradelvallo@ipsema.gov.it

MESSINA - Via Calabria 38/40 - 98122
Tel. +39.090.601.56.02 Fax. +39.090.601.56.09
centro_operativomessina@ipsema.gov.it

MOLFETTA - Via B. Maranta, 14 - Cap. 70056
Tel. +39.080.39.73.777 - Fax. +39.080.39.73.557
centro_operativomolfetta@ipsema.gov.it

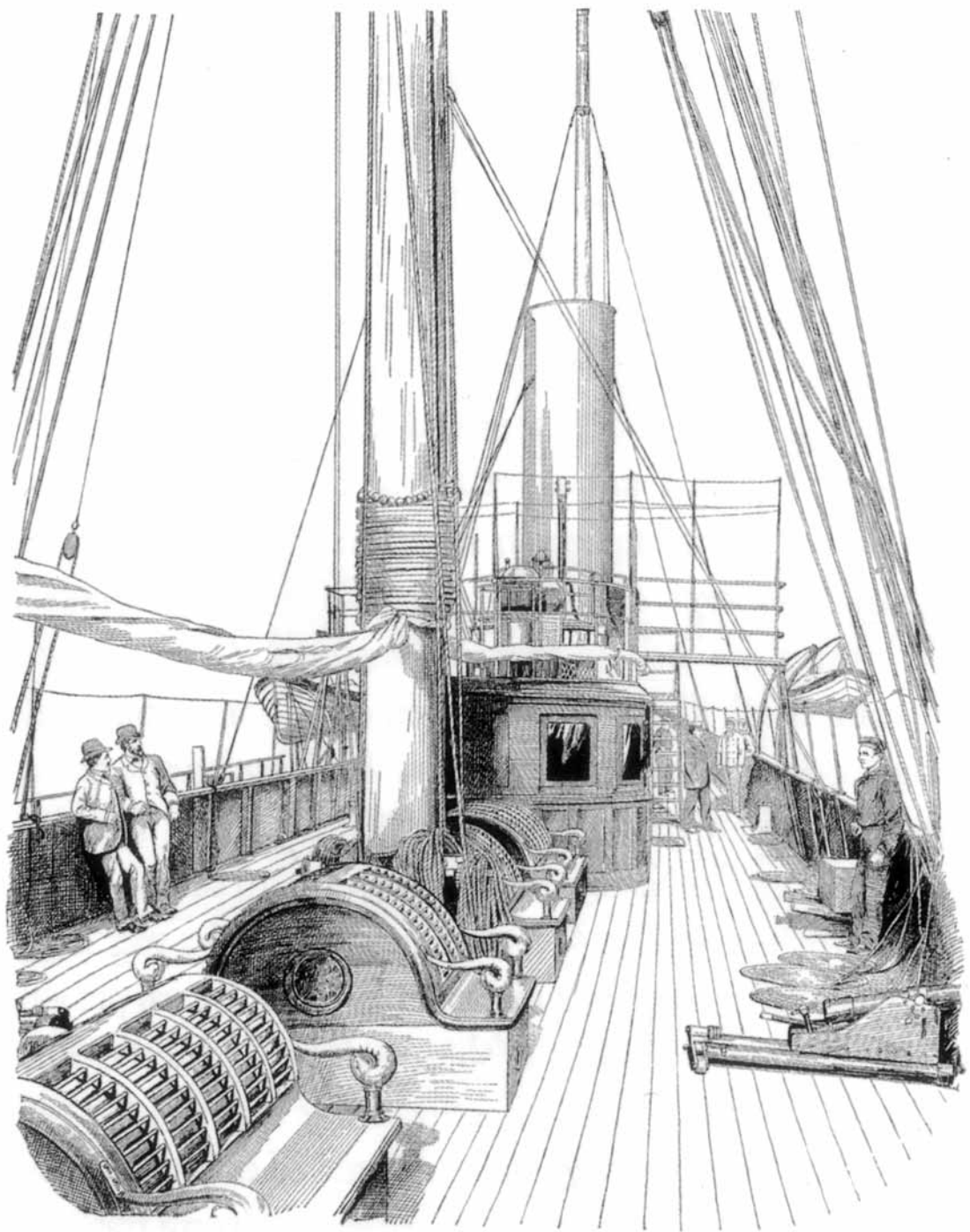
Sedi Compartimentali

GENOVA - Via Serra, 8 - Cap 16122
Tel. +39. 010.547.111 - Fax +39.010.547.1121
sedecompartimentalegenova@ipsema.gov.it

NAPOLI - Via S. Nicola alla Dogana, 9 - Cap. 80133
Tel. +39.081.760.500.1 - Fax +39.081.55.11.820
sedecompartimentalenapoli@ipsema.gov.it

TRIESTE - Via Galatti, 1 - Cap. 34132
Tel. +39.040.37.801 - Fax +39.040.366.507
sedecompartimentaletrieste@ipsema.gov.it

PALERMO - Via Onorato, 5 - Cap. 90139
Tel. +39.091.74.39.211 - Fax +39.091.320.283
sedecompartimentalepalermo@ipsema.gov.it

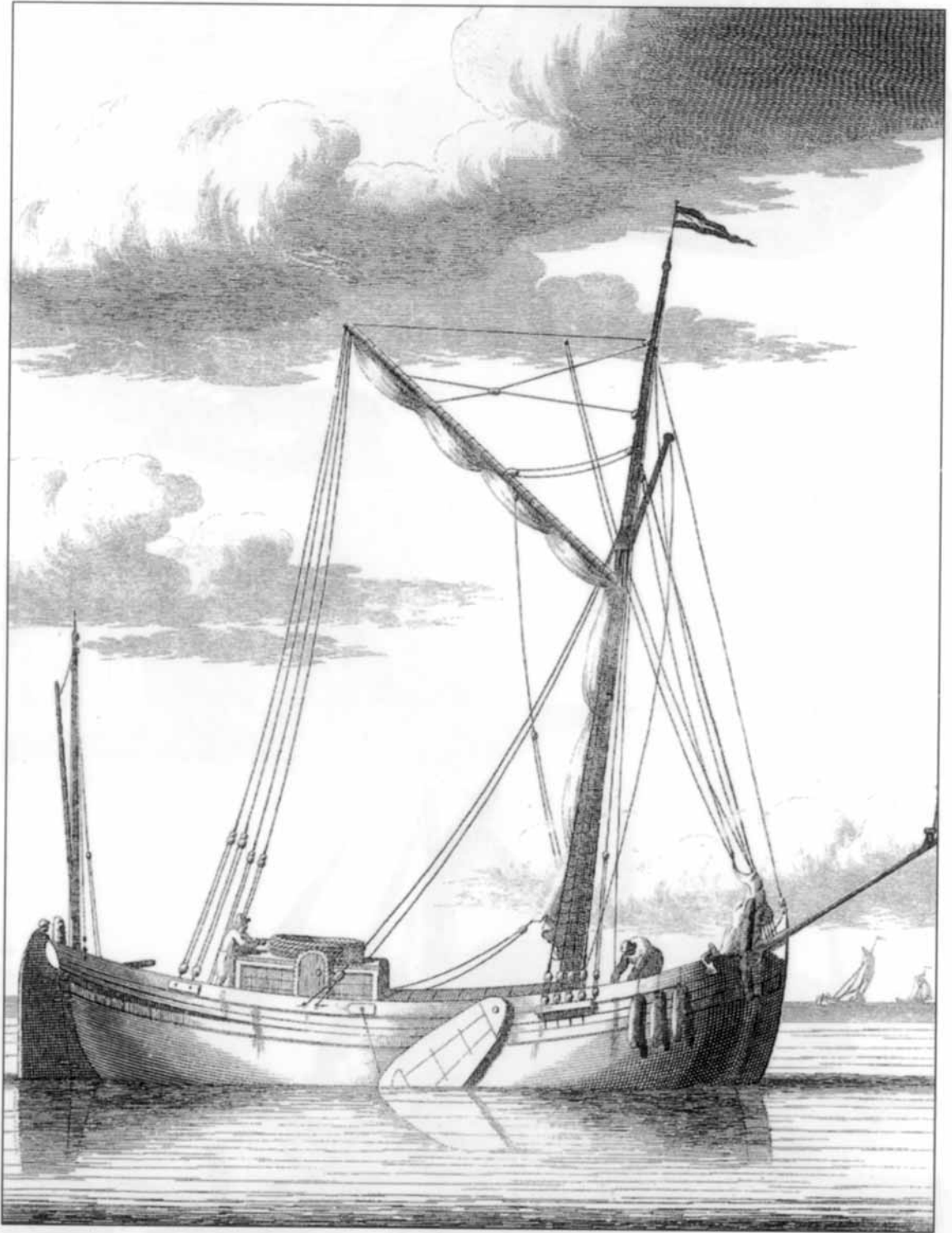


Addio Presidente

Dopo una lunga lotta con un male incurabile, nella notte di martedì 20 luglio 2010 è mancato l'Avv. Antonio Parlato commissario straordinario dell'Ipsema. Nato a Napoli il 1 luglio 1939 era un avvocato specializzato in diritto marittimo, aereo e dei trasporti ed in materia infortunistica navale a persone e a cose. Dal luglio del 2002 al 31 dicembre 2003 è stato vicecommissario straordinario dell'Inail e, dal 1 gennaio 2004 presidente dell'Ipsema. Definito il padre nobile della destra napoletana, l'Avv. Parlato è stato un protagonista della politica italiana, nel 1979 fu eletto deputato così come nelle successive quattro legislature e nel 1994, nel primo governo Berlusconi, fu nominato sottosegretario al Bilancio con delega per i problemi del Mezzogiorno. Uomo di vastissima cultura e ricercatore storico di prim'ordine, amò profondamente Napoli e il Sud. Studioso di economia, di meridionalismo, di questioni sociali e storia medievale, ha scritto migliaia di articoli sugli stessi argomenti su quotidiani, libri e riviste. Era un cultore dell'Imperatore Federico II a cui dedicò un apprezzato libro denso di riferimenti storici, "Federico II a Napoli". Parlato era legatissimo alla figura dell'imperatore svevo che proprio nella città partenopea lasciò tracce storiche e culturali rilevanti, tra cui l'Università che ancora oggi porta il suo nome.

Tra i suoi contributi letterari: "Uscire dal capitalismo", scritto con Silvano Moffa, "I nuovi primati del Sud", "Corradino di Svevia, l'ultimo ghibellino", "Flavio Gioia e la Bussola", "Responsabilità sociale di impresa", "Avviso ai naviganti", "Ulisse e le sirene di Positano", "Sua maestà il baccalà". Direttore di Nautes e direttore del sito quotidiano telematico Iniziativa meridionale. Nella sua casa di Positano, nella perla della costiera sorrentina stava lavorando a un ultimo libro sulla leggenda del Pistrice.

Nautes nelle pagine seguenti ripropone il primo articolo dell'Avv. Parlato pubblicato nel dicembre del 2003, una riflessione sul ruolo del nostro Paese all'interno della nuova Europa che in quegli anni si andava componendo. Seguiranno i ricordi alla memoria dell'Avv. Parlato del Direttore Generale Ipsema, Palmira Petrocelli, di Luca Sisto consigliere del Civ, di Lidio Aramu fratello amico dell'Avv. Parlato e collaboratore di Nautes e del Presidente del Civ, Giovanni Guerisoli.



“PUNTO NAVE” PER L’ITALIA NEL MEDITERRANEO

Antonio Parlato

Il nostro Paese giocherà, nel prossimo futuro un ruolo chiave all’interno della nuova Europa. In un’area come quella mediterranea, dove anche in vista della liberalizzazione del 2010, geoeconomia e geopolitica vedranno l’Italia come un lunghissimo molo al quale potranno attraccare navi, passeggeri e merci. Rimane il problema del potenziamento delle infrastrutture, vero nodo per lo sviluppo del trasporto intermodale.



Fare il “punto nave” dell’Italia nel Mediterraneo significa individuare i riferimenti necessari per poter stabilire quali siano la sua latitudine e la sua longitudine. La sua posizione, insomma.

E sono molti oggi i possibili indicatori per comprendere anche quale possa essere il suo futuro: da quelli della politica estera, internazionale ed europea, a quelli della cultura, dell’economia, della dotazione infrastrutturale.

I riferimenti che indicherò non sono certamente tutti quelli esistenti ed altri certamente se ne potrebbero quindi aggiungere. Ma a me sembrano tuttavia sufficienti per comprendere dove la “nave” si trovi e quale sia, o debba essere, la sua rotta.

Non c’è dubbio che l’orizzonte risulti fortemente oscurato dal terrorismo del fondamentalismo islamico e dall’interminabile conflitto arabo-israeliano. Elementi che condizionano e comunque limitano le prospettive mediterranee di breve periodo e devono, assolutamente devono, indurre tutti a ricercare e percorrere le strade impervie di una pace duratura in un’area del mondo che, per tanti aspetti, è strategica per lo sviluppo.

Sono convinto che un contributo rilevante possa darlo la cultura. La cultura come reciproca conoscenza e pieno rispetto della storia, della civiltà, delle convinzioni, delle religioni di ciascuno. Per andare l'uno incontro all'altro e tornarne arricchiti. E, per cominciare a scendere nel concreto dei riferimenti, un ruolo relevantissimo potrebbe svolgerlo il turismo. Come strumento culturale di consapevolezza delle identità dei diversi popoli e come elemento di interscambio economico.

Ne è stato un esempio, tra gli altri del genere, il recente Forum sul turismo nel Mediterraneo svoltosi a Rimini con la partecipazione della Camera di Commercio di quella città, l'Istituto per il Commercio Estero ed operatori della sponda Sud del bacino del Mediterraneo, provenienti dal Marocco, dalla Tunisia, dall'Egitto, dalla Giordania, dal Libano, dalla Turchia e dalla Siria. Mentre le linee di indirizzo della attività promozionale per il 2004, emanate il 27 agosto di quest'anno dal Ministero delle Attività Produttive, sottolineano il rilievo della *joint statement* dei Ministri del Commercio Euromediterraneo, in particolare per quel che riguarda il ruolo dei servizi fieristici. Che altro non sono che una leva per la conoscenza dei popoli e dei loro mercati ed i loro contestuali o successivi incontri economici.

Ed è in questa prospettiva, mentre si deve lamentare che sulla sponda tirrenica Napoli non abbia saputo ancora cogliere le potenzialità e le sinergie della costituenda area franca decisa dal Parlamento fin dal 1991 e del risveglio della sonnolenta Mostra d'Oltremare, per un incontro tra le culture dei popoli mediterranei che facesse da presupposto e non da appendice agli scambi economici aprendo una sorta di "Borsa Merci Mediterranea", che occorre invece riconoscere che a Bari ci si è messi davvero in movimento e da tempo. Accrescendo ruolo, spazio e volume d'affari alla Fiera del Levante ed inserendola in un percorso che la porterà progressivamente all'aumento di capitale, poi alla privatizzazione ed infine alla quotazione in Borsa, in considerazione delle prospettive che potranno derivarle dalla realizzazione del "Corridoio 8", quella infrastruttura strategica che collegherà stabilmente la Puglia ai Balcani ed al Vicino e Medio Oriente.

D'altro canto, le citate linee di indirizzo del Ministero, puntando

tra l'altro all'area mediterranea, indicano un impressionante, e forse addirittura eccessivo, coacervo di possibili sinergie, da mobilitare tra l'altro attraverso "accordi di programma" ed "accordi di settore": dallo stesso Ministero, alle Regioni, alle Province, alle istituzionali Camere di Commercio ed a quelle "miste" composte da imprenditori italiani e stranieri degli Stati dei quali sono espressione, all'ICE, alla SIMEST, all'IPI, alla SACE, all'ENIT, a SVILUPPO ITALIA. Né va tralasciato il fatto che ancora si discute della localizzazione nel Mezzogiorno della "Banca Euromediterranea" che aprirebbe prospettive significative per il sostegno dello sviluppo dell'area.

Tutto questo in un Mediterraneo nel quale geoeconomia e geopolitica non possono che vedere l'Italia, grazie alla sua posizione geografica, come un lunghissimo molo al centro di questo nostro mare al quale possono attraccare navi, passeggeri e merci destinate a raggiungere l'Europa o le coste e gli entroterra dei Balcani (nei quali è stata ora ratificata l'area di libero scambio su iniziativa italiana), dell'Africa del Nord o dell'Oriente.

Anche quando, nel 2010, verrà realizzata l'altra più ampia area, quella del libero scambio in tutto l'Euromediterraneo. E, in proposito, ancora di più ha detto a *Il Sole-24 ore* il Presidente di Confindustria, Antonio d'Amato, in vista dell'imminente allargamento dell'Europa a 25 Stati: *"Nell'Unione a 15 l'Italia sta ai margini del mercato unico, nell'angolo in basso a destra. In quella a 25, se ci sapremo fare, potremo essere al centro di un mercato più ampio, in mezzo al Mediterraneo che recupera centralità per la prima volta in cinquecento anni. Possiamo tornare ad essere il crocevia degli investimenti internazionali, il ponte tra Europa ed Oriente"*.

Pur se, bisogna dirlo, si registrano in molti dei dieci Stati in arrivo ritardi dei quali occorre tener conto in particolare per quanto può interessare i lettori di questa rivista: con una Polonia che vede ritardi nella normativa dettata per la sicurezza dei pescherecci; con Malta che sconta quelli nell'ammodernamento e nella ristrutturazione della sua flotta, oltre che nell'adeguamento normativo della sicurezza in mare; con la Lettonia che è carente nella formazione del personale sanitario ed infortunistico; con la Repubblica Ceca che soffre di un obsoleto sistema viario e, nel settore dei trasporti,

di normative inadeguate; con una Estonia che presenta anch'essa problemi nella formazione del personale sanitario ed infortunistico, e registra inoltre disparità di trattamento sul lavoro ed una legislazione sociale non ancora allineata con la normativa comunitaria; con Cipro, dove la sicurezza marittima è da recuperare e la legislazione nella materia dei trasporti deve essere resa conforme a quella europea; con la Lituania che è carente nelle ispezioni e nella gestione della pesca e per di più ha una flotta sulla quale sono da esercitare rigorosi controlli.

Tuttavia non stanno venendo meno, in moltissimi Stati mediterranei extraeuropei, o ancora extraeuropei, le disposizioni italiane relative agli Stati ammessi a beneficiare dei contributi della legge 212/1992 nel quadro delle iniziative commerciali con l'estero che per il 2003, tra gli altri, hanno visto partecipare nel bacino mediterraneo, e nel suo retroterra, Albania, Algeria, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Egitto, Estonia, Giordania, Lettonia, Libano, Libia, Lituania, Macedonia, Marocco, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Federale Jugoslava, Romania, Siria, Slovacchia, Slovenia, Tunisia, Turchia, Ucraina ed Ungheria.

Segno dunque della continuità di rapporti ultradecennali, anche se da consolidare e migliorare, tenute anche ben presenti le opportunità offerte dal decreto legislativo 31 marzo 1998 e dalla delega alla SIMEST a partecipare ad imprese costituite o da costituire in Stati del bacino mediterraneo e perfino nell'Africa sub-sahariana per finanziare operazioni di *venture capital* "al fine di sostenere l'implementazione delle iniziative per promuovere il commercio, gli investimenti, la crescita economica e lo sviluppo sostenibile". Mentre negli Stati sopra menzionati e non, si programma e si organizza lo "sbarco". Come è avvenuto in questi giorni negli Emirati Arabi. E come tra breve avverrà con la Libia, dopo l'Accordo con la "Grande Jamahiriya" del dicembre del 2000, ratificato con la legge 3 novembre 2003 n.318, sulla promozione e protezione degli investimenti.

Per completare la raccolta dei riferimenti necessari a fare il "punto nave" con un adeguato margine di approssimazione al vero, occorre che si parli delle infrastrutture. Di trasporto, ovviamente. Perché son queste a costituire, con il costo più basso possibile, il

massimo “valore aggiunto” a persone e merci per il solo fatto di essere trasferite da un luogo all’altro. Infrastrutture di quelle che servono in una penisola al centro del Mediterraneo: porti ed aree portuali molto più estese e modernamente attrezzate per le navi, abilitate anche ad attività fuori bordo, e al servizio di una “catena logistica integrata” (sulla quale rilevo ritardi da colmare da parte delle istituzioni, dando però atto delle iniziative già assunte dai privati) e senza soluzione alcuna di continuità nei passaggi da uno ad un altro dei modi di trasporto “door to door”. Con rapidissime operazioni di carico e scarico e, se servisse, di prima lavorazione delle merci o dell’assemblaggio delle componenti di prodotto, magazzini e frigoriferi di ultima generazione dotati di meccanismi di movimentazione per lo stoccaggio, interporti ed intermodalità di mezzi di trasporto tra nave e gomma, nave e ferro, nave ed aereo. Anche perchè tutto lascia logicamente pensare che in questo contesto mediterraneo sarà di nuovo la nave a costituire la principale se non esclusiva e indispensabile bretella di collegamento tra i popoli ed i territori, le persone e le merci.

La legge 443/2001, che all’art.1 ha stabilito che “le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo siano individuati dal governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali” contenute in quello stesso articolo, ha indicato, ad esempio, gli “hubs” interportuali (nel mese appena trascorso di novembre, nell’area romana, è stato dato il via all’interporto di Civitavecchia, assegnando un contributo di 11,183 Meuro) quali infrastrutture fondamentali. Alle quali però occorrerà aggiungere (come previsto dallo stesso programma della “legge obiettivo”) quelle informatiche. Non senza considerare la necessità di ridurre l’analfabetismo informatico del “digital divide”, che persino nel Mezzogiorno e nella sponda sud del Mediterraneo è contrassegnato da pesanti ritardi culturali. Nella stessa strategia dell’infrastrutturazione intermodale l’Europa ha inserito il Programma “Marco Polo”, pubblicato il 2 agosto di quest’anno sulla G.U. delle Comunità Europee, e, quanto al 2003, ha stanziato 15 milioni di euro lanciando un bando per progetti che riguarderanno azioni di trasferimento fra modi, azioni cataliz-

zatrici e azioni comuni di apprendimento per il comparto dei servizi di trasporto merci.

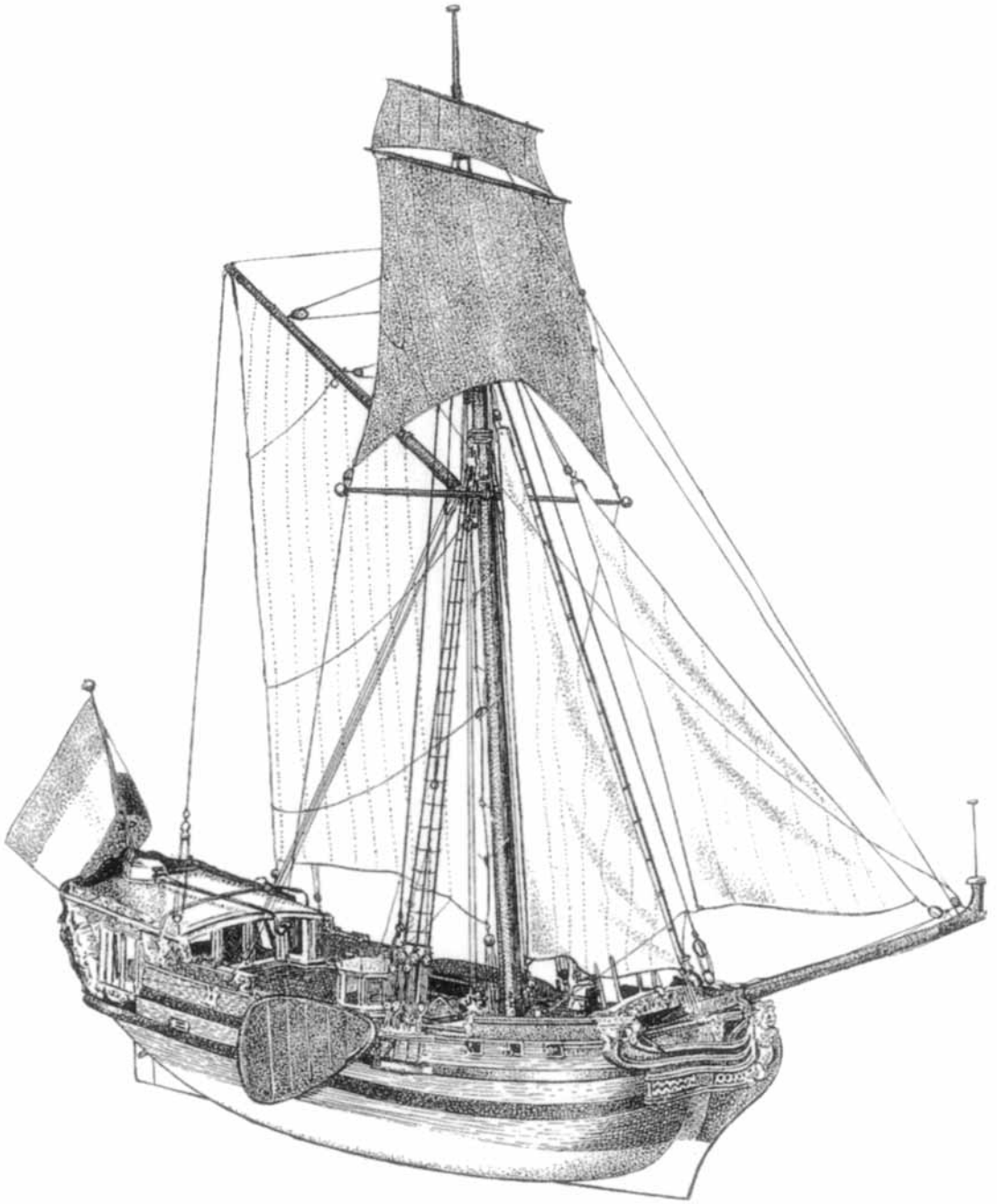
Questo mentre è stato espresso dalle Camere parere favorevole allo schema di decreto legislativo in attuazione della delega conferita dal Parlamento al governo per la riforma fiscale. In aggiunta ad altre facilitazioni ed agevolazioni, gli armatori italiani potranno finalmente beneficiare della *tonnage tax*, che predetermina il carico fiscale in base al tonnellaggio, contribuendo in qualche misura alla crescita di competitività internazionale della flotta italiana.

Ancora sul fronte europeo, 29 sono state le "grandi opere" infrastrutturali italiane indicate e da realizzare con il sostegno della Ue tra le quali le "Autostrade del mare", il Corridoio 5, il Corridoio 8, l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, il Ponte sullo Stretto. Purtroppo, quanto ad infrastrutture di trasporto immediatamente finanziabili, la Ue ha inserito nella cosiddetta *quick start list*, cioè quella delle opere di immediato avvio, solo i lavori riguardanti la prima parte del Corridoio 5, la linea ad alta velocità che da Lione giungerà a Torino (per proseguire verso Trieste, Lubiana, Budapest e l'Ucraina), il tunnel del Brennero, la Genova-Milano-Gottardo, sull'asse Basilea-Rotterdam Amburgo, due gasdotti e le "Autostrade del mare". Queste ultime dovranno, sino alla realizzazione del Corridoio 8 e delle altre opere, farsi carico del gravoso compito di impedire che l'Italia, il Mediterraneo e la sua area siano dimenticati e comunque scavalcati dalle altre infrastrutture di trasporto che dal Nord e dal Centro Europa siano poste sulle direttrici euroorientali. Senza che sia stato ancora avviato il Corridoio 8 sul quale dovrà passare almeno il traffico del Mediterraneo Jonico ed Adriatico che rappresenta però molto meno della totale consistenza nazionale. Tuttavia, le "Autostrade del mare", da tempo auspiccate e ormai nella fase di avviamento dei motori, se non di navigazione, evidenziano nuove e significative prospettive. Anche se a nessuno sfugge che se lungo la direttrice adriatica conteranno i "caselli" di Trieste, Venezia, Ancona e Bari, in collegamento con "i caselli" della direttrice tirrenica di Catania, Palermo, Napoli, Civitavecchia, Genova e Savona, da un lato è impensabile non dare un ruolo a chi già ne riveste di significativi, da Taranto a Gioia Tauro, da Messina a Cagliari, Salerno o Livorno; dall'altro, il "casel-

lo" Savona chiuderà sì il raccordo anulare nazionale ma sarà anche il primo portale dell'altra "Autostrada" che toccherà Marsiglia e Barcellona per terminare chissà perché a Malta invece di completare l'angolo giro euromediterraneo.

È tempo che io concluda, ormai. La latitudine e la longitudine acquisita dai riferimenti rinvenuti ha permesso di fare il "punto nave" dell'Italia che naviga nel Mediterraneo e di darle la nuova rotta.

Ma c'è ancora un auspicio da rivolgere. A *Nautes* ed alla Ipsema. Alla rivista, perché prosegua nella scia dei primi tre numeri e di questo, guardando al complesso dei problemi e dei fenomeni che si interconnettono sul mare ed oltre il mare, oltre lo stesso *cluster* che fu oggetto nel 2002 del pregevole studio della Federazione del Mare e del Censis. All'Istituto, perché si ponga come un faro che non si limiti a gettare ad intermittenza un fascio di luce sulle acque, quiete o tempestose che siano, ma che contribuisca ad acquisire sempre di più esso stesso e a far acquisire a tutti gli altri, personale e utenza, categorie sociali e produttive, enti, associazioni e istituzioni, grazie al suo privilegiato punto di osservazione, la piena consapevolezza delle "cose che sono come sono" perché ne conseguano le responsabilità che ciascuno dovrà assumersi.



UN GENTILUOMO NAPOLETANO

Palmira Petrocelli



Era un ottobre piuttosto caldo del 2005 quando incontrai per la prima volta l'Avv. Antonio Parlato nel suo studio al quarto piano del palazzo di via San Nicola da Tolentino 5, sede dell'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo. Subito fui colpita dall'eleganza della persona che, con squisita gentilezza, mi accolse.

Mi trovai di fronte un gentiluomo napoletano, vecchio stampo, che aveva a cuore lo sviluppo ulteriore della missione dell'Ente, senza mai perdere di vista la cura quotidiana dell'utenza marittima e, nondimeno, dei collaboratori interni dell'Istituto, come amava chiamarli, distribuiti sul territorio.

Rimasi contagiata dal suo entusiasmo, così simile al mio. Mi parlò dei progetti più immediati per l'Ipsema che impegnava, mi disse, le sue più mature energie nella certezza di una piena interconnessione dell'Istituto con la più ampia articolazione del contesto marittimo nel quale esso era inserito.

Amava ripetere il Commissario Parlato, che l'Ipsema assomigliava ad una "nave che galleggia al disopra della *marca del bordo libero*, per adoperare un termine marinaresco. Ma che occorre riempirne un po' di più la stiva ed affrontare poi, con consapevolezza di ruolo e responsabilità di governo, il mare aperto. Per assumerci, oltre che tutti gli oneri e gli onori che la missione istituzionale ci affida, anche quelli che, nel rinnovamento in atto della pubblica amministrazione e nel quadro di una evidentissima crescita non solo del comparto marittimo e della nautica da diporto ma del trasporto tutto, vedono la nave, direttamente o per altrui conto, operare anche a terra, negli spazi portuali, nei corridoi intermodali, negli interporti". Non solo la tutela della "gente di mare" però era il suo obiettivo.

Voleva, l'Avv. Parlato, ampliare la missione dell'ente anche in altra direzione, in tutti gli altri comparti nei quali sono impegnati gli equipaggi: dal trasporto fluviale e lagunare a quello aereo. Perché, diceva, permangono ancora tutele differenziate e differenti interventi e metodologie di prevenzione, quando l'unicità e l'organicità delle misure realizzerebbero anche intuibili, quanto evidenti, sinergie ed economie di scala.

E proprio in questa ottica che avevamo avviato, insieme, lo studio della costituzione di un Ente della navigazione, che aveva visto la luce nel progetto di legge n. 2863 C, con cui si razionalizzava il settore. La proposta di riforma mirava a superare l'assetto attuale attraverso la creazione di un Ente nel quale far confluire una parte degli apparati pubblici oggi operanti nel settore, semplificando lo scenario, con l'obiettivo strategico di creare il nucleo principale intorno al quale fare affluire nel tempo le altre competenze pubbliche che permangono presso le restanti organizzazioni amministrative non interessate da questo primo intervento normativo di riorganizzazione. Il perseguimento di tale obiettivo, inoltre, avrebbe fatto conseguire contemporaneamente notevoli risparmi di spesa, con un parallelo innalzamento qualitativo del livello dei servizi resi all'utenza.

L'ottica della specificità e della specializzazione, insieme al contenimento della spesa pubblica, questi gli imperativi che hanno caratterizzato la *nostra* (mi permetto di dire) gestione.

Mi piace qui ricordare solo due iniziative degli anni insieme. La delibera del Consiglio di amministrazione del 2006 con cui si decideva il taglio del costo del lavoro delle imprese marittime, attraverso la riduzione del carico delle aliquote contributive. Infatti sono state redistribuite risorse pari a 7 milioni di euro/anno (tra Armatori e Stato) al fine di garantire la competitività della flotta nazionale sullo scenario mondiale.

La decisione di redigere il Bilancio Sociale. L'Ipsema è stato tra i primi Enti previdenziali a dotarsi di questo potente strumento di rendicontazione sociale e l'Avv. Parlato era considerato tra i capostipite di una scuola meridionale di pensiero in materia di "Responsabilità sociale delle Imprese". Ha voluto fortemente la realizzazione ogni anno del documento, doveroso - diceva - per tutte le amministrazioni pubbliche, gli enti pubblici economici perché solo così, al di là della loro legittimazione giuridica, dei riscontri contabili positivi e degli effetti delle funzioni della vigilanza pubblica, emerge la legittimazione più vera della loro esistenza.

Il Commissario Parlato se ne andò troncato da un male incurabile, non senza aver combattuto tenacemente ed a viso aperto sia contro la malattia che contro la soppressione dell'Ipsema. Lascia in tutti noi, che l'abbiamo conosciuto ed apprezzato, l'esempio e il ricordo indelebile di un uomo colto, capace e dedito ad un impegno quotidiano, forte, fragoroso ed imponente, volto al rispetto del ruolo che lo Stato gli aveva assegnato e che ha assolto fino alla fine dei suoi giorni.

NON TI SCORDAR DI ME

Luca Sisto*

Appunti, dedicati ad Antonio Parlato, per non dimenticare la gente di mare, migliaia di lavoratori che prestano la loro professionalità a bordo di una flotta giovane e avanzata, in grado di soddisfare le esigenze di un'industria attenta alla salvaguardia dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione



Arrivo a Ronchi: l'aria è tersa ed i colori del cielo che si mescolano a quelli del mare mi invitano a correre veloce in città, lasciare la valigia in albergo e strappare almeno un po' di tempo per me, prima della cena con tutto lo staff dell'Ipsema, passeggiando verso la stazione marittima, dove centinaia di barche ormeggiate annunciano già, tra mille accenti diversi, la festa per la grande regata.

Il trillo del telefono mi coglie invece sopito, stanco della giornata cominciata presto in ufficio a Roma, della corsa a Fiumicino e dell'aereo davvero "preso al volo". Mi avvertono che il Presidente Antonio Parlato mi sta aspettando già da qualche minuto nel salottino all'ingresso. Mi sistemo al meglio e corro giù. Con sorpresa, oltre al Presidente, mi aspettano anche il Direttore Generale, Palmira Petrocelli, colleghi del CIV e del Collegio Sindacale, l'amica Fausta Savone e Andreina, la sua fedele e bravissima segretaria. Con voce severa, ma accompagnata da quel suo particolarissimo sorriso che prendeva vita dagli occhi prima di arrivare alle labbra, il Presidente pubblicamente mi rimprovera: "Luca, come hai potuto farmi questo sgarbo? Arrivi a Trieste e non mi chiami? E perché non avevi confermato ai miei la tua presenza? Volevi forse nasconderti con il cellulare staccato?". Io, alquanto imbarazzato, provo a

* Caposervizio politica dei trasporti Confitarma e membro del CIV Ipsema

ribattere: "Presidente, giammai! Sono solo crollato per qualche minuto... Ti avrei chiamato subito per dirti che... sì, ce l'avevo fatta, ero anch'io dei vostri!". Abbozzavo ancora la mia "difesa" quando, con un'occhiata fulminea delle sue, il Presidente, trovata l'unanime complicità dei presenti, ribadiva: "Luca, non cercare scuse! Dovevi chiamare subito per avvertirci del tuo arrivo. E che ti sia di lezione: non ti scordar di me!"

Mentre ancora suonavano, questa volta scherzose, le sue parole, Andreina, tra i sorrisi e l'applauso dei presenti, sveltissima dalla sua borsa prendeva, e mi donava, una bustina di semi. I semi di un fiore meraviglioso, il *myosotis alpestris*, che tutti conosciamo come NonTiScordarDiMe.

Né io, né nessuno di coloro che Ti hanno conosciuto, durante la tua intensa vita, ricca di umanità e sfide politiche e professionali, potremmo dimenticarti, caro Antonio. Altri, certamente più titolati di me, diranno e scriveranno del tuo straordinario percorso di impegno. Io vorrei invece, ricordare in queste poche righe e a modo mio, la passione sincera con cui ti occupavi strenuamente della gente di mare. Uomini e donne che non hai mai "scordato".

Lo shipping italiano è un settore vivo, sempre in fermento, aperto all'innovazione e fortemente internazionalizzato nel quale la sicurezza del lavoro, unita al business, riveste un ruolo fondamentale. Le nostre navi impiegano oltre 50.000 addetti diretti e trainano un comparto che dà lavoro a più di 400 mila persone. Navi che, grazie agli ingenti investimenti effettuati nell'ultimo decennio, sono sempre più grandi, tecnologicamente avanzate e sicure e richiedono quindi personale altamente qualificato, sia a bordo che a terra. Tali investimenti hanno riportato la nostra flotta ai primi posti nelle graduatorie mondiali con oltre 16 milioni di tonnellate di stazza suddivise tra tutte le tipologie di navi. Basti pensare alle crociere, alle chimichiere e ai traghetti ro/ro che registrano anche quest'anno il primato mondiale. Migliaia di lavoratori prestano la loro professionalità a bordo di una flotta giovane e avanzata, in grado di soddisfare le esigenze di un'industria attenta alla salvaguardia dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione. Ma quanti ricordano che il 90% di tutte le merci necessarie alla vita quotidiana ed all'attività industriale viaggiano via mare? Quanti sono consapevoli del fatto che il cluster marittimo in Italia

sfiora il 3% del contributo al PIL nazionale? Ricordano il grande pubblico e la politica il ruolo dello shipping nell'economia del Paese? Ricorda il cittadino i numerosi aspetti della vita quotidiana che dipendono dal trasporto marittimo e percepisce quanto esso sia indispensabile? Basti pensare all'energia e a tutte le principali materie prime: petrolio, carbone, cereali, e molte altre merci ancora giungono nel nostro Paese esclusivamente a bordo di navi. Ricorda il consumatore finale che nel nostro mondo sempre più globalizzato e con mercati e sistemi produttivi delocalizzati, il trasporto marittimo mette in rete l'economia dell'Italia? Pensiamo anche al turismo. Chi ricorda come, in controtendenza rispetto a quello terrestre, il "turismo che viene dal mare" registri trend di crescita notevoli e costanti sia per il movimento di crocieristi che di passeggeri sui nostri moderni e confortevoli traghetti?

E siamo tutti coscienti dell'insostituibile collegamento con le isole svolto dalle nostre navi che garantiscono e assicurano la continuità territoriale?

Tu, caro Presidente, non dimenticavi mai, in qualsiasi occasione, di accendere i riflettori (e con pari luce!) sulle tematiche ambientali, finanziarie e della sicurezza legate all'industria armatoriale e sulle sue connessioni con gli altri comparti economici e istituzionali. Come nessuno, riuscivi a legare l'industria del mare all'Uomo. E intimamente convinto che i "numeri" sono sempre il risultato di un grande lavoro d'insieme, hai fatto sì che l'Ipsema mettesse in risalto che Uomini e Donne del mare sono impegnati sullo stesso fronte: marittimi, istituzioni politiche, armatori e organizzazioni sindacali. Una straordinaria avventura comune, economica e sociale, che ha prodotto negli ultimi anni una rivoluzione nello shipping italiano. Tuttavia, anche Tu negli ultimi tempi avvertivi preoccupanti segnali di una perdita di quelle peculiarità e specificità che da sempre caratterizzano e differenziano il mondo marittimo da quello terrestre. Speravi che non fosse l'inizio di un "disinnamoramento" della Politica e delle Istituzioni verso il Mare e la sua gente, da sempre patrimonio del Paese. Purtroppo, sembra già tracciata una possibile rotta della "dimenticanza", visto il clima di disattenzione e di scarsa considerazione verso questo settore, culminato con la recente decisione di sopprimere l'Istitu-

to di previdenza del settore marittimo. Proprio quell'Ipsema al quale Tu, Presidente, hai dedicato immense energie personali. Come può essere considerata "inutile" la previsione normativa e l'organizzazione politica di un welfare per la Gente il cui lavoro sul mare è intimamente e contrattualmente peculiare? E ricorda il legislatore di oggi l'esistenza e la prevalenza del Quinto Codice, quello della Navigazione?

Quanto a lungo può perdurare l'assurda discriminazione dei marittimi che ancora oggi non possono esercitare il loro diritto al voto come tutti gli altri cittadini? Assicurare alla gente di mare piena dignità, certezza del diritto, sicurezza del lavoro, assistenza specialistica, nella malattia e nell'infortunio, rivendicando la marittimità del Paese.

Questa mi sembra, in sintesi, la missione che ha guidato il Tuo impegno fino alle ultime ore di una vita che non può e non deve essere dimenticata.

Il 20 luglio ero in navigazione nel mare della Croazia. Quando ho ascoltato le parole di quella voce amica, ho pensato che, purtroppo, era giunto il momento di piantare i semi di quei fiori del colore del mare, sempre vivo ed indimenticabile.

NonMiScordoDiTe.

L'AVVOCATO E IL MARE

Lidio Aramu



Antonio Parlato ebbe la ventura di vedere la luce in una città di mare dove, per dirla con Bennato, *ogni favola può essere vera ed è una scelta ogni incrocio di strada ed ogni strada è stretta*. A Napoli non mancano certo le leggende. Antonio, per il suo saldo radicamento alla Tradizione, le conosceva bene. E le aveva metabolizzate a tal punto da ricordare egli stesso, con la sua azione, col suo pensiero, l'amore di Parthenope per Napoli, così come l'appassionata e strenua difesa della città dalle piaghe dell'affarismo e della malapolitica, rimandava la mente all'infaticabile opera di Virgilio il mago. E il mare. Ho ancora nitidamente impressa negli occhi la sua figura. Certo non era imponente, ma lì sulla terrazza più alta del Castel dell'Ovo, rivolta verso l'infinito, immobile e con lo sguardo perduto oltre l'orizzonte tra l'indefinibile ed il fantastico, appariva statuarica, senza tempo. Chissà, forse in cuor suo si facevano largo le genti venute di là dal mare, i fenici, greci, egiziani, svevi, angioini, aragonesi, oppure irrompevano a vele spiegate triremi, galeoni, galeazze, brigantini a palo, mercantili o forse ancora riaffioravano le immagini ingiallite dei portuali, curvi sotto il peso dei sacchi di carbone, o quelle dolenti di un popolo che rifiutando un destino da brigante aveva scelto dolorosamente di emigrare oltreoceano.

Ma se la passione era la vela della sua anima marinaresca, la ragione ne era il timone.

Lasciandosi alle spalle le avite acque incantatrici del mare tra Li Galli e Positano e quelle del Mito virgiliano delle Terre Ardentì, direbbe la navicella del suo ingegno verso un mare immoto, dal colore scuro, confinato tra calate, moli e banchine su cui, sotto una cappa d'aria catramata, un consistente e diversificato campione d'umanità rinnovava febbrilmente, generazione dopo generazione, gli ancestrali riti delle fatiche portuali. Operai dei bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, anneriti dal sole e dalla fatica,

facchini, assicuratori, mercanti, marinai, armatori: tutto un popolo d'industriosi lavoratori dalle cui attività Napoli ha sempre tratto una quota non marginale del complessivo fabbisogno finanziario. Agli inizi degli anni '70, la città e la sua provincia erano scosse dai fremiti della contestazione e dalla contrapposizione sociale. Case, spazi verdi, consultori, miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e, soprattutto, sviluppo e industrializzazione erano le richieste ricorrenti del movimento studentesco ed operaio. Il Consiglio comunale sulla spinta delle istanze ecologiste, adottava il nuovo piano regolatore generale, con il quale imponeva all'Italsider di Bagnoli, di piantumare il 30% della superficie occupata lungo la fascia costiera per creare una significativa area a verde attrezzata, mentre destinava il restante 70% alle attività manifatturiere, ad alto contenuto tecnologico, nonché agli impianti ed attrezzature per la ricerca applicata all'industria. Ma l'acciaiera dal 1969 aveva cominciato a produrre notevoli perdite. Per arginarle la direzione aziendale proponeva la costruzione di un nuovo treno di laminazione e di un nuovo impianto di colata continua. Opere queste che richiedevano l'ennesima variante normativa alle zone industriali del piano regolatore appena approvato.

In questa temperie, Antonio Parlato, rompeva ogni indugio. Nel 1975, abbandonati gli studi professionali, peraltro ben avviati, la professione di avvocato marittimista, andava in soccorso di una Napoli allo sbando, approdando, nelle vesti di consigliere comunale, alla solenne Sala dei Baroni del castello Angioino. E senza indugiare fece echeggiare tra quelle mura chiaro e possente, il suo personale *j'accuse* contro un modello di sviluppo sostanzialmente estraneo alla tradizione napoletana, avulso dalle potenziali risorse del territorio, funzionale al potere politico dominante.

Dal mastio angioino il verbo parlatiano si diffuse con grande velocità, passando di bocca in bocca, tra i vicoli dei quartieri spagnoli e quelli della città bassa, tra le strade liberty della borghesia e quelle degradate della periferia operaia. Il suo "progetto per Napoli capitale" fondava essenzialmente sulla valorizzazione di cinque dimensioni: il territorio, la cultura, il sottosuolo, la ricerca e, soprattutto, il mare. La decisione di far leva su tali aggregati, del resto non ignoti alla tradizione ed alla storia economica della città, ma soprattutto le lucide analisi e le relative proposte formulate da Antonio Parlato ebbero sulla pubblica opinione e, soprattutto, su

quella destra, fino allora tutta cuore e nostalgia, ma priva di una cultura di governo, un sorprendente impatto, conquistando alla politica dei fatti una vasta platea di giovani.

Il mare tornava così, grazie al suo profondo intelletto, ad incuinarsi con forza nel frastagliato ed infido arcipelago della politica. Per l'arguto marittimista era, infatti, inconcepibile che il sistema dei porti napoletani restasse escluso, così com'era, dal contesto economico-produttivo. Un'esclusione derivata in buona sostanza dalla vaga cultura della portualità delle amministrazioni comunali e della stessa Regione Campania. Per andare oltre tale handicap auspicò per Napoli l'istituzione di un Assessorato al Mare, ben distinto da quello dei trasporti, con funzioni di coordinamento, indirizzo, governo, controllo e stimolo al fine di costruire un rapporto virtuoso tra la città ed il suo mare, a partire dalla cultura. E tale Assessorato doveva ritrovarsi in ogni Comune sede di porto. Tra le innumerevoli emergenze riteneva, soprattutto, urgente e necessario pervenire ad un *Piano regolatore generale della portualità* sì da rendere organico il rapporto tra risorse, potenzialità e strutture per lo sviluppo di ogni singola specializzazione.

La rete dei porti del Golfo di Napoli, da Baia a Castellammare, secondo Parlato, andava caratterizzata assegnando ad ogni singolo scalo funzioni di traffico specializzato in modo da differenziarli nella missione, assecondando le vocazioni naturali del territorio, arredati adeguatamente e collegati, attraverso un razionale sistema di infrastrutture, con le aree dell'hinterland. In tale prospettiva il porto di Pozzuoli a nord e quello di Torre Annunziata a sud dovevano essere prevalentemente dedicati alle attività della pesca - settore in crisi profonda - rispettando le antiche tradizioni marinare locali e in stretta sinergia con le industrie per la conservazione e la trasformazione del pescato e con i Mercati ittici per la sua commercializzazione. Per i porti di Napoli e Castellammare di Stabia occorreva invece rimarcare il carattere industriale potenziando strutture ed attrezzature. Lo scalo napoletano, grazie all'ammmodernamento dei suoi bacini di carenaggio, doveva colmare la carenza di strutture dedicate al target del naviglio minore e soddisfarne la domanda di manutenzione.

Il *Piano Regolatore della portualità napoletana*, tra l'altro, non poteva non considerare la soluzione degli annosi problemi dei collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli nonché l'esigenza di un sot-

tosistema di porti ed approdi turistici. Le soluzioni proposte spaziavano dalla realizzazione di due nuovi porti turistici – uno nella penisola sorrentina e l'altro nell'area flegrea - all'ampliamento del Molo Beverello, destinando all'approdo turistico anche le banchine dell'adiacente darsena borbonica.

Il punto di forza del Piano, tuttavia, era rappresentato dalla possibilità di costituire una vasta area franca da accorparsi al porto ed estesa a gran parte della zona industriale orientale. Un'area libera da ogni vincolo doganale e dai regimi obbligatori valutari in cui sarebbe stato possibile eseguire tutte le operazioni per lo sbarco, l'imbarco ed il trasporto di materiali e merci, al loro deposito ed alla commercializzazione e trasformazione anche di carattere industriale. Siffatti principi e privilegi avrebbero riguardato l'intero sistema integrato dei porti minori con l'evidente e duplice obiettivo d'incrementare i traffici provenienti dall'estero ed al tempo stesso di sviluppare nuovi mercati, con effetti positivi e trainanti su commercio, artigianato e produzione industriale.

Ma come sovente accade ai precursori, il "Progetto per Napoli Capitale", pur trovando un diffuso consenso, fu osteggiato da un lato, dalla opposizione preconcepita e manichea dei partiti del cosiddetto "arco costituzionale" e dall'altro, dallo scetticismo supponente di una classe dirigente missina tutta "chiacchiere e distintivo". In ogni caso, la via era stata tracciata e rappresentava il segnale forte ed inequivocabile *di un impegno da parte di tanti che volevano, finalmente, voltare pagina e cambiare la cronaca dell'amaro "quotidiano" a Napoli in storia di un rinascente impegno di civiltà, di cultura, di produttività e di riassetto del territorio.*

A vele spiegate, Antonio Parlato, tirò dritto per la sua rotta e Napoli, destandosi dall'atavico torpore, fu chiamata a confrontarsi su temi e problematiche considerate a torto desuete. Eletto deputato, il suo impegno per Napoli, la Campania ed il Mezzogiorno ben presto si tradusse in migliaia di atti ispettivi, molti dei quali toccavano aspetti problematici della sua smisurata passione blu.

Con l'indecoroso tramonto della prima repubblica, il vento della politica assunse una direzione più favorevole alle antiche attese della destra. Fu così che Parlato venne ricompensato per il suo costante impegno a favore dello sviluppo economico del Sud, con la nomina a sottosegretario al Bilancio ed alla Programmazione economica con delega al Mezzogiorno. Ma il I Governo Berlusconi

ebbe vita breve. Egli riuscì, tuttavia, a conseguire alcuni brillanti successi tra cui il varo del porto di *transshipment* di Gioia Tauro. Smaltita in tempi brevi la bruciante delusione, riprese l'opera con rinnovato vigore. Alimentò, infatti, studi e approfondimenti con il nobile obiettivo di ricostruire innanzitutto l'identità marinara della città a lungo offuscata dalla chimerica immagine di una Napoli industriale.

Però è nella seconda metà degli Anni '90 che Antonio Parlato con una determinazione da fare invidia allo stesso capitano Achab, presentò nelle sale littorie della Stazione Marittima, un nuovo progetto per rispondere in modo concreto allo stringente bisogno di uno sviluppo economico e produttivo non più differibile e di nuove opportunità occupazionali per le migliaia di senza lavoro del Mezzogiorno.

La strategia era chiara e traeva linfa dalla tradizione marinara di Napoli: ricollocare il Mezzogiorno, *punta avanzata del Mediterraneo del Nord*, al centro di una politica di integrazione ed interscambio con la sponda meridionale del bacino del Mediterraneo.

Lo scenario di fondo disegnato da Parlato era quindi l'antico crocevia delle tre maggiori religioni monoteiste, culla e crogiuolo di civiltà, destinatario di una politica orientata alla ricerca ed al confronto tra gli Stati europei ed il resto del Mediterraneo. Una politica profondamente rispettosa della storia, della civiltà e delle scelte delle genti del Fronte maghrebino, del Flesso libico-egiziano, della Facciata mediorientale, in grado di promuovere relazioni economiche, consolidate da un contesto di studi e approfondimenti culturali nel solco delle antiche e reciproche influenze di cui è saturata la storia del *Mare tra le terre*. Nella visione strategica di Parlato, ovviamente, Napoli occupava un ruolo essenziale.

Il progetto facendo perno sulla ferma convinzione del suo autore, ossia che Napoli ed il Mezzogiorno non potessero prescindere da un mercato di riferimento dalle enormi ed inesprese potenzialità e con un tessuto produttivo ed infrastrutturale in via di profonda trasformazione, qual'era quello della riva sud del Mediterraneo, faceva leva su tre idee forza: il porto con le sue strutture; la disponibilità di una vasta area industriale in fase di dismissione; la Mostra d'Oltremare da ricondurre alla sua antica funzione di propulsore dello sviluppo economico-culturale locale e nazionale.

L'Europa, intanto, con la Conferenza di Barcellona, si apriva al Sud

del Mediterraneo, ma la creazione della *Zona di libero scambio* non era ritenuta, da sola, sufficiente a colmare il divario socio-economico tra i due emisferi mediterranei. Secondo Parlato, infatti, andava recuperato l'antico e rispettoso rapporto con i modelli di vita derivati dalle tre religioni monoteiste *senza egemonie politiche, senza genocidi culturali, senza imporre il modello di sviluppo occidentale*. Una strategia impegnativa e complessa, da far tremare ai più le vene ai polsi, ma il nostro Capitano Coraggioso fidava sulla legge del 12 luglio 1991, n.202 - per la quale tanto si era speso - che autorizzava la costituzione di un'*Area Franca commerciale ed industriale*, localizzata nel porto di Napoli, a ridosso dell'area industriale della città. Un luogo libero da ogni obbligo fiscale, dove sarebbe stato possibile importare merci e materie prime, lavorate e riesportarle con evidenti benefici sia per le attività portuali, sia per lo stesso, boccheggianti polo industriale che avrebbe così potuto assistere alla nascita di un'imprecisabile numero di nuove imprese. Anche questa volta l'idea di Parlato trovò un ampio consenso. Persino il sindaco del *rinascimento napoletano*, condividendo in linea di massima il progetto, lanciò una sorta di azzardato e categorico imperativo tardo-mussoliniano: *"A Napoli dobbiamo riconquistarci il nostro mare!"*. In realtà, nonostante l'abbattimento del muro di cinta, il porto continuava e continua a costituire una realtà avulsa dall'economia, dalla cultura e da ampi capitoli della storia della città. A Napoli, infatti, non è raro che un'idea, anche dettata dalla stringente necessità, non riesca a concretarsi a causa dell'immane conflitto che occorre sostenere contro il tempo dei *burosauri* ministeriali e della politica. E nelle pieghe di questa lotta, a volte impari, fatta di aspri confronti e silenzi inquietanti, di proditorie imboscate e fulminanti avanzate, accade che si perdano persino proposte già concrete. Antonio Parlato conosceva bene questa realtà. Qualche tempo prima del suo imbarco, avevamo avuto modo di scambiare alcune considerazioni su due questioni che a lui stavano molto a cuore: il recupero delle navi borboniche affondate in rada ed il Museo dell'emigrazione.

Fin dal 1987, l'appassionata attenzione dello studioso di storia napoletana prestato alla politica, si rivolse alle navi della marina borbonica affondate deliberatamente dall'ammiraglio Nelson l'8 gennaio 1799, per eliminare un potenziale concorrente alla marina britannica nel Mediterraneo. I relitti del vascello *San Gioacchino*,

della fregata *Pallade*, della corvetta *Flora* e di altre navi minori, giacevano su fondali profondi appena venti-trenta metri. Il recupero, il restauro e la susseguente valorizzazione espositiva dei relitti avrebbe dato a Napoli un rilevante contributo non solo alla difesa della memoria storica e culturale della città ma anche all'ampliamento della sua offerta turistica.

Parlato pensava ad un "Museo del Mare", creato negli edifici di quello che fu il Regio Arsenal Navale potendo così valorizzare, con l'esposizione del naviglio storico alla fonda, la darsena ed il primo bacino di carenaggio in muratura costruito in Italia dai Borbone. Nel complesso museale del Molosiglio avrebbero dovuto trovar posto: sale conferenze, di proiezione ed espositive, centri di documentazione sulla cultura del mare; spazi didattici e laboratori per l'Istituto Universitario Navale; un centro commerciale specializzato in forniture marittime. Intorno alla darsena e nelle piazzette che caratterizzano il luogo, infine, sarebbero sorti ristoranti, bar ed altri locali per il tempo libero.

"Fin dalla seconda metà degli Anni '80 avevo intrapreso una martellante opera di sensibilizzazione, per spingere il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali e le sue articolazioni periferiche, a compiere una campagna organica di rilievi del fondo marino nella zona interessata per monitorare l'esatta posizione e lo stato di conservazione dei relitti, e valutare le tecniche più adatte al loro recupero. Sembrava cosa fatta...".

L'istituzione della Fondazione "Museo dell'Emigrazione" era stata salutata da Antonio Parlato con moderato ottimismo. Ne intravedeva, infatti, le enormi potenzialità in termini di recupero della memoria storica del porto di Napoli e di arricchimento dell'offerta turistica della città. *"È una buona iniziativa, ma non vorrei che fosse uno dei tanti annunci di Bassolino"*, bofonchiò. Ma i fatti sembravano dargli torto. Titoli cubitali, overdose di retorica, sede del Museo nell'Immacolatella Vecchia, varo del Consiglio di Amministrazione, nomina del Collegio dei revisori dei conti, convegni, dibattiti, persino l'articolazione tematica dei percorsi museali. Tutto sembrava andare per il verso giusto. Intanto, per non stare lì a guardare, Antonio, nella veste di Presidente dell'Ipsema, si faceva promotore di una nutrita serie d'incontri tra enti e personalità varie per restaurare (opera in corso) la chiesa della Madonna di Portosalvo, luogo culto della gente di mare.

Col passare delle settimane, dei mesi, degli anni, la coltre di silenzio che aveva avvolto l'iniziativa, diventava via via sempre più spessa al punto da porre in dubbio l'esistenza stessa del Museo. *"È una cosa stranissima e per quanto abbia provato, rivolgendomi a destra e a manca, non sono riuscito ad avere una risposta. Che fine avrà fatto mai il Museo dell'Emigrazione?"*.

E tra un quesito e l'altro, tra un commento sui flussi turistici e qualche preoccupata esternazione sulle carenti infrastrutture a servizio dello scalo, continuava la nostra passeggiata lungo le calate di quel porto che tanto amava. Lì sulla banchina il cui toponimo evocava l'antica edicola della Madonna del Pilar, lo informai del fatto che Bassolino aveva notificato (senza ausilio dei mass media) la caduta d'interesse della Regione per il Museo dell'Emigrazione e gli stessi organi direttivi avevano da tempo rassegnato le proprie dimissioni. Però aggiunti subito, per evitargli un ulteriore dolore, che il nuovo Assessore ai musei della Regione Campania aveva fatto sapere che le procedure per la costituzione del Museo sarebbero state riavviate senza ulteriori esitazioni. Mi guardò sgranando gli occhi. Era contento di aver appreso un'ultima buona notizia.

Dopo aver lanciato un fugace sguardo all'Immacolatella, mentre Napoli faceva salire alto nel cielo turchino il suo saluto alla voce, salì a bordo del vascello "Utopia" senza portar con sé alcunché.

Le proposte, gli studi, le intuizioni, che ancor oggi rappresentano la definizione di un modello di sviluppo della città credibile e futuribile, Antonio le ha lasciate in eredità alla sua cara Napoli e a quanti, armati di buona volontà ed in possesso della sua statura morale e culturale, vorranno riprenderne l'opera.

Pago di aver fatto tutto intero il proprio dovere e dimostrato con l'esempio di aver vissuto ogni giorno come se fosse stato l'ultimo della sua esistenza e pensato come se non avesse mai da morire, veleggia ormai sereno sull'*Oceano senza tempo* della storia, avendo per compagni di viaggio Girolamo Giusso, Augusto Aubry, Emanuele Gianturco, Pasquale Leonardi Cattolica, Tito Cacace, Luigi Petriccione, Michele Castelli. Tutti infaticabili ed ineguagliabili costruttori dell'anima marinara e mediterranea di Parthenope.

Nelle città di mare ogni favola può essere vera.... Grazie Antonio per avercelo dimostrato.

UN UOMO TENACE

Giovanni Guerisoli



A seguito del pur limitato periodo di mia conoscenza dell'avv. Antonio Parlato, dovuto ad eventi esterni quali la soppressione dell'IPSEMA e la sua seguente prematura scomparsa, il tramonto della sua persona ha lasciato un vuoto difficilmente recuperabile. In poco più di un anno di frequentazione ho potuto apprezzarne le doti di integrità morale di avvocato, l'idealità attraverso cui coniugava l'impegno quotidiano, la tenacia che lo distingueva a fronte di una generale disattenzione nei confronti del mondo marittimo, nonché l'eclettismo culturale.

Nel corso dei nostri incontri professionali ne sono risaltate sia le qualità personali sia la capacità di mettersi a disposizione per affrontare le complesse problematiche contingenti che sorgono nella gestione di un soggetto pubblico.

Durante la sua guida, l'Ente ha conseguito importanti successi, ed ha raggiunto il traguardo dell'affrancamento da una sorta di limbo per affermarsi come elemento fondante del polo salute e sicurezza, con la definitiva consacrazione avvenuta per effetto del d.lgs. 81/2008.

Il valore di giurista, mi ha convinto su alcune certezze che, precedentemente, scontavano una "visione di terra" dei problemi.

L'esperienza mutualistica iniziata con le Casse marittime, e continuata più recentemente con IPSEMA, doveva essere concepita in una dimensione sovranazionale, come a lui era ben chiaro, e ciò ha condotto al conseguimento di obiettivi importanti e significativi.

I risultati positivi ottenuti, per fare alcuni esempi, relativamente ai benefici previdenziali per i lavoratori esposti all'amianto, la pubblicazione dei quaderni di formazione per la sicurezza sul lavoro nell'ambito della prevenzione, per effetto dell'azione dell'avv. Parlato hanno condotto alla sistematica implementazione delle funzioni

dell'Istituto rispetto alla frequente superficialità di attenzione su questioni e problematiche marittime, inducendo il Parlamento ad affrontarle in modo concreto.

La mia sensazione è che, nell'ultimo periodo della sua vita, si sia particolarmente appassionato alla salvaguardia della specificità dell'Istituto per tutelarla nei confronti di una disattenzione generale. Non so se sia potuto accadere per uno strano scherzo del destino che la fine della sua esistenza terrena sia coincisa con la decisione del Governo di sciogliere l'Istituto e di stabilirne la confluenza nell'INAIL.

La scomparsa non gli ha consentito di vivere questi ultimi mesi nei quali stiamo testando quanto impropria possa essere stata la scelta di chiusura dell'Istituto, in quanto, in ragione di un risparmio residuale di 600.000 euro, si è assistito alla cancellazione di un immenso patrimonio di conoscenze, tutele del lavoro ed esperienze.

Con ciò, risparmiando all'avv. Parlato l'ultima delusione. Forse, tuttavia, non tutto il male viene a nuocere: se è vero che, nelle ultime fasi, l'Istituto si è identificato con Antonio Parlato, allora, probabilmente, il sottile filo del destino li ha inscindibilmente legati.



L'ILO E LE DECOROSE CONDIZIONI DI LAVORO PER I MARITTIMI

Giuseppe Alati*

Ancora inapplicata la Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo del 2006 che contiene i principali elementi innovativi nel settore del lavoro a bordo delle navi, settore che per le sue caratteristiche costituisce una specificità nell'ambito dell'economia mondiale globalizzata. Solo dieci Stati hanno depositato gli strumenti di ratifica del Convenzione MLC 2006. Il ruolo dell'Ipsema in qualità di organo dell'amministrazione specializzato nelle attività di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi



Sono passati ormai più di quattro anni da quel 23 febbraio 2006 giorno in cui a Ginevra è stata adottata - al termine della 94^a Conferenza internazionale marittima del Lavoro delle parti contraenti - la Convenzione internazionale ILO sul Lavoro Marittimo, detta anche Maritime Labour Convention, MLC 2006. La convenzione, è il caso di evidenziarlo - è stata l'atto finale di un lungo, e per certi versi molto dibattuto, percorso di revisione degli Standard sul lavoro marittimo intrapreso a livello di riunioni tecniche presso l'Organizzazione internazionale del Lavoro. I primi lavori in tal senso si sono iniziati infatti nel 2001-2002 con la individuazione dei principali obiettivi e la predisposizione di una stesura preliminare della futura Convenzione MLC; prima versione che successivamente, a Nantes nel gennaio del 2004, è stata proposta e discussa in forma consolidata secondo la schematizzazione che poi sarebbe stata adottata nella attuale versione finale.

* Dirigente, Divisione 4 "Sistemi di Gestione integrati"
Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Obiettivo prioritario della Convenzione MLC 2006 è stato quello di creare uno strumento normativo di settore che comprenda il più possibile tutte le diverse norme vigenti all'epoca, contenute nelle Convenzioni e Raccomandazioni internazionali del lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali riportati nelle altre convenzioni internazionali del lavoro; inoltre, considerato che il mandato fondamentale dell'Organizzazione ILO è quello di promuovere condizioni di lavoro decenti, la Convenzione MLC 2006 ha come scopo quello di garantire che per il settore marittimo tutta la gente di mare abbia diritto a un luogo di lavoro sicuro e senza pericolo dove le norme di sicurezza sono rispettate; abbia diritto a condizioni di impiego eque; abbia diritto a condizioni di lavoro e di vita dignitose a bordo delle navi; abbia diritto alla tutela della salute, alle cure mediche, a misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale. E, inoltre ogni Paese Membro vigili, nell'ambito della sua giurisdizione, che i diritti in materia di impiego e diritti sociali della gente di mare sia pienamente rispettati secondo le prescrizioni della Convenzioni.

Da questo punto di vista è importante tener presente che la Convenzione MLC 2006 - operando essenzialmente un'integrazione organica di oltre 65 tra Convenzioni e Raccomandazioni ILO relative ai marittimi adottate negli ultimi 80 anni - finisce per costituire la nuova Convenzione internazionale ILO di riferimento per il lavoro marittimo e, contemporaneamente, si pone come il quarto principale Codice normativo internazionale del settore marittimo affiancandosi alle seguenti Convenzioni IMO:

- **SOLAS**, relativa alla sicurezza ed alla security delle navi;
- **MARPOL**, relativa a misure per la prevenzione dell'inquinamento marino;
- **STCW**, specifica per la formazione e certificazione dei marittimi.

Questo nuovo strumento è stato concepito in modo tale da costituire un approccio integrato e di qualità alle tematiche, anche di carattere "sociale", connesse all'impiego dei marittimi a bordo delle navi ed, al tempo stesso, per raccogliere la più ampia accettazione possibile da parte sia dei governi che degli armatori e della gente di mare; in merito si segnala che l'adozione della Convenzione, raggiunta nel 2006 con il consenso unanime dei rappre-

sentanti di tutte e tre le parti interessate (Governi, datori di lavoro, marittimi), è finalizzata anche a determinare un insieme di regole certe ed uniformi in tutto il mondo in modo tale da incrementare il livello degli standard tecnici di sicurezza del lavoro a bordo ed ottenere, contemporaneamente, una riduzione dei possibili fenomeni distorsivi nel settore del lavoro marittimo, settore che per le sue caratteristiche costituisce una specificità nell'ambito dell'economia mondiale globalizzata.

L'entrata in vigore della Convenzione MLC – subordinata alla sua ratifica da parte di almeno 30 membri che complessivamente rappresentino il 33 % della flotta mercantile mondiale – avverrà dodici mesi dopo la data in cui è avvenuta la registrazione del numero di ratifiche richieste.

A partire dal 2006, alla data del 10 settembre 2010, sono 10 gli Stati che hanno depositato gli strumenti di ratifica del Convenzione MLC 2006: Liberia, Bahamas, Marshall Islands, Panama, Norvegia, Bosnia-Erzegovina, Spagna, Croazia, Bulgaria e Canada.

Al riguardo è però importante segnalare che già nel 2007 il Consiglio UE, con la Decisione 2007/431/CE del 7 giugno 2007, ha invitato tutti gli Stati membri a ratificare al più presto possibile e, possibilmente, entro il 31 dicembre 2010 la Convenzione stessa.

Obiettivo quest'ultimo che è stato più recentemente ribadito nella Comunicazione della Commissione UE COM (2009) 8 con la quale sono stati definiti gli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica dei trasporti marittimi fino al 2018; in particolare nella suddetta Comunicazione è stato ribadito che il possibile miglioramento occupazionale e professionale nel settore del lavoro a bordo delle navi passa anche attraverso il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro a bordo e da questo punto di vista *"L'intervento dell'UE e degli Stati membri dovrebbe essere finalizzato a procedere ad una ratifica in tempi brevi della convenzione OIL del 2006 da parte degli Stati membri..."*.

Per quanto attiene il processo di ratifica della Convenzione in Italia si ritiene opportuno segnalare che allo stato attuale il Ministero del lavoro e delle politiche sociali (competente in materia di ratifica delle Convenzioni ILO), con il supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha ormai da tempo completato le atti-

vità preliminari necessarie al Ministero degli Affari Esteri per l'avvio delle iniziative legislative finalizzate alla ratifica della Convenzione MLC 2006; in merito pertanto si spera che il termine della fine del mese di dicembre 2010 per la conclusione del processo di ratifica da parte dell'Italia possa essere rispettato così da contribuire, congiuntamente agli altri Stati membri comunitari, ad una più rapida entrata in vigore della Convenzione stessa.

Proprio per l'importanza e l'aspettativa di una rapida entrata in vigore della Convenzione, l'ILO ha ritenuto opportuno organizzare a Ginevra, nella metà di settembre 2010, un apposito incontro del Comitato Tripartito previsto dalla stessa Convenzione al fine di esaminare congiuntamente ai rappresentanti dei governi, dell'armamento e dei lavoratori, alcune delle principali possibili criticità connesse all'entrata in vigore della Convenzione.

In proposito si segnala che nel corso del suddetto incontro ha avuto luogo un confronto tra i partecipanti in merito alla flessibilità delle modalità applicative della Convenzione con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- individuazione della categoria di marittimi interessati dall'applicazione della MLC 2006;
- determinazione della tipologia di navi per le quali si può operare una esclusione (soprattutto se le stesse unità non sono impegnate in navigazione internazionale);
- applicabilità degli standard tecnico-costruttivi indicati nel Titolo III alle unità di nuova costruzione, anche in relazione alle dimensioni delle unità ed alla tipologia delle stesse (ad esempio navi da crociera, unità da diporto impiegate ad uso commerciale c.d. Large Commercial Yacht, MODU).

Elementi innovativi della Convenzione: il ruolo dell'amministrazione e dell'IPSEMA

Ciò premesso e tenendo presente anche la struttura della Convenzione stessa, si ritiene comunque utile mettere sinteticamente in evidenza alcuni elementi innovativi che la Convenzione introduce nel quadro normativo, ovvero:

- stabilire, nella parte c.d. obbligatoria ovvero negli articoli e nelle regole, un insieme solido di diritti e di principi;
- lasciare ai Paesi Membri, nella parte e nelle disposizioni presenti nel Codice, una grande flessibilità in merito alle modalità attraverso le quali attuare questi principi e diritti, fermo restando che lo stesso Codice si compone di una Parte A in cui vengono definiti gli Standard obbligatori e di una Parte B in cui invece vengono riportate le c.d. Linee Guida non obbligatorie ma certamente utili ai fini dell'applicazione degli stessi Standard;
- fornire infine le misure per poter organizzare l'attività di vigilanza sulla conformità dell'applicazione dei singoli Titoli della Convenzione stessa, attraverso le disposizioni il Titolo 5, ma soprattutto sul fatto che i principi ed i diritti siano correttamente rispettati e applicati.

In particolare la flessibilità di applicazione risulta essere essenzialmente costituita da due elementi:

- il primo è la facoltà data a ciascun Paese Membro, se necessario (cfr. articolo VI, paragrafo 3) di dare attuazione alle prescrizioni dettagliate nella parte A del Codice mettendo in opera misure equivalenti (come definito all'articolo VI, paragrafo 4);
- il secondo elemento di flessibilità risiede nella formulazione, alquanto generale, delle prescrizioni obbligatorie delle numerose disposizioni della parte A, in modo da lasciare maggiore spazio a determinate misure che dovranno essere prese a livello nazionale. In questo caso, sono forniti orientamenti per la loro attuazione nella parte B, non obbligatoria, del Codice. In tal modo, i Paesi Membri che hanno ratificato la Convenzione possono verificare il tipo di misure che si prevede applichino in virtù dell'obbligo generale enunciato nella parte A, nonché le misure non necessariamente richieste.

I Paesi Membri che hanno ratificato la Convenzione non sono vincolati dalle relative linee guida e, come è precisato nel Titolo 5 a proposito del controllo da parte dello Stato di approdo, le ispezioni riguarderanno solamente le prescrizioni pertinenti della presente Convenzione (articoli, regole e standard della parte A).

Infine, un breve ma particolare riferimento anche ad alcuni aspetti specifici che possono interessare il contesto nazionale e per i quali

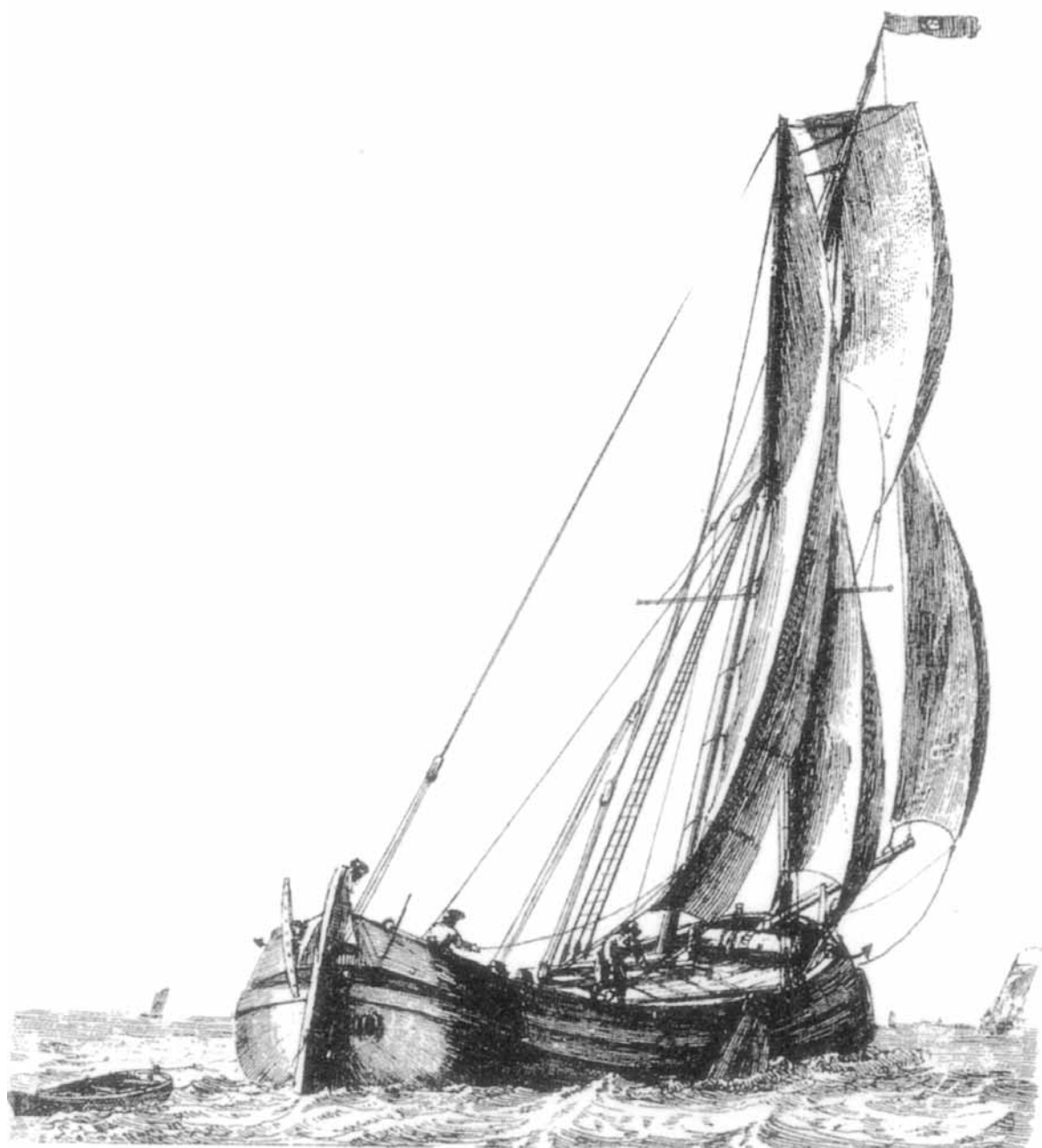
lo stesso IPSEMA, anche nella sua nuova veste derivante dai più recenti processi di accorpamento e riorganizzazione, può continuare a svolgere il proprio ruolo in qualità di organo dell'amministrazione specializzata nelle attività di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi.

Come detto la Convenzione ha tra i suoi obiettivi quello di garantire che tutti i marittimi abbiano un livello di condizioni di vita e di lavoro a bordo decoroso e rispettoso della dignità umana.

Da questo punto di vista, soprattutto per gli aspetti inerenti la tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori nonché l'attivazione di misure di prevenzione degli infortuni a bordo delle navi stesse, l'applicazione in ambito nazionale delle disposizioni contenute nella Convenzione MLC 2006 al Titolo IV "Tutela della salute, assistenza sanitaria, tutela del benessere e sicurezza sociale" costituirà nel prossimo futuro occasione per la programmazione da parte della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, congiuntamente ed in forma coordinata con l'IPSEMA, di una serie di iniziative finalizzate, ad esempio:

- alla promozione della sicurezza dei luoghi di lavoro attraverso attività di informazione, consulenza, assistenza, formazione e promozione in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca, anche in riferimento alle linee guida emanate dalle organizzazioni internazionali di settore;
- alla realizzazione di studi e ricerche sugli infortuni e sulle malattie professionali mirate ad individuare sia le tipologie di rischio che le più frequenti cause di infortuni dei marittimi a bordo per la successiva messa a punto di eventi e campagne informative e pubblicitarie di prevenzione;
- l'elaborazione di politiche nazionali e di linee guida per i sistemi di gestione della sicurezza a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali nonché preparazione di manualistica e/o documentazione varia in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi;
- l'attivazione di iniziative sia in ambito nazionale che di cooperazione internazionale mirate alla promozione della cultura della sicurezza del lavoro a bordo delle navi.

Tra l'altro, l'attivazione di percorsi comuni tra la Direzione generale e l'IPSEMA, anche in riferimento alle disposizioni contenute nella Convenzione MLC 2006, è operazione che già adesso si sta svolgendo con continuità e efficacia; tipico esempio da questo punto di vista è il recente lavoro svolto dal tavolo tecnico - costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, coordinato dalla Direzione generale e che ha visto la partecipazione, tra gli altri, anche di rappresentanti dello stesso Istituto - mediante il quale si è realizzata l'elaborazione dello schema di decreto attuativo dell'articolo 3 del decreto legislativo 81/2008. L'elaborazione di questo decreto attuativo prevede disposizioni mirate per il settore del lavoro marittimo a bordo delle navi, in relazione sia a quanto indicato dalla Convenzione MLC 2006 (in particolare Titoli III e Titoli IV) che alle disposizioni del "Testo Unico" in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro riportate nel citato d. lgs. 81/08.



RIFLESSI APPLICATIVI DELLA DICHIARAZIONE DI INIDONEITÀ TEMPORANEA O PERMANENTE ALLA NAVIGAZIONE

Ettore Romagnoli*

La inidoneità alla navigazione e il quadro storico sull'argomento. Il carattere antesignano della normativa di riferimento. Il regime della gente di mare nel Contratto Nazionale e nel suo regolamento. Le differenze di disciplina tra il personale di I e II categoria e quello di III. La legge 1602/62, la direttiva 1999/63/CE, il D.lgs. 108/05 e il D.lgs. 271/99. Le commissioni mediche, i ricorsi e rimedi.



1) Inquadramento storico dell'argomento e carattere antesignano della normativa

Trattando del personale marittimo, e quindi di lavoratori che svolgono un'attività rilevante ai fini della navigazione, è utile, se non necessario, operare una breve analisi storica introduttiva al fine di meglio inquadrare l'evoluzione degli istituti che ci interessano.

Nell'attuale fase di crescente automazione navale, aumenti del costo della manodopera e concorrenza globale e schiacciante, gli equipaggi sono tendenzialmente limitati al minimo necessario di tal che ognuno occupa un posto chiave per il buon andamento della navigazione e la salvezza della spedizione: da qui la necessità di una adeguata scelta ed istruzione di base, corroborata da accurata attività addestrativa per mantenere il livello considerato utile per le mansioni da svolgere. Di ciò fa fede il fatto che proprio il comparto marittimo fu tributario di una prima organizzazione la-

* Capitano di Fregata del Corpo delle Capitanerie di Porto, Cultore di Diritto Amministrativo, Università di Trieste

voristica per il personale imbarcato come testimoniato dall'*Ordonnance de la marine dell'agosto 1681 di Louis XIV* voluta dal ministro per il commercio Colbert, in cui si disegnano i principali istituti in materia che saranno trasfusi ed aggiornati nell'odierno diritto marittimo. A titolo ricostruttivo, rammentiamo la suddivisione del testo in 5 libri che trattano rispettivamente:

- degli Ufficiali dell'Ammiragliato e della loro giurisdizione;
- della gente di mare e delle navi;
- dei contratti marittimi;
- della polizia di porti, lido, coste rade;
- della pesca marittima.

È noto che prima dell'*Ordonnance* l'arruolamento veniva praticato a mezzo della *Presse de matelots* ossia l'ingaggio a viva forza dei marittimi, operata bloccando le vie di fuga da porti e locali del porto in considerazione del fatto che, sia pur semplicisticamente, con ogni evidenza, le persone che ivi si trovavano dovevano essere quanto meno "dell'ambiente".

In seguito, nel 1720, un'altra *Ordonnance*, sempre per la marina, concedeva una pensione ai congiunti dei marittimi deceduti sul lavoro. In pratica, si dava nella legislazione di una grande nazione l'avvio ufficiale alla previdenza marinara che si presentava pertanto antesignana nel genere. Peraltro, rileviamo doverosamente e con malcelato orgoglio, che la Repubblica Veneta provide, fin dal secolo XV, ad istituire la *Cassa per gli Invalidi della Marina Mercantile*, cosa che testimonia la cura della società per questo delicato comparto in un'epoca in cui la sensibilità per i lavoratori non può paragonarsi all'attuale. Reperiamo l'eco di queste istituzioni nella principale legislazione preunitaria tra cui l'*Editto di Marina e di Navigazione Marittima di Toscana* (1748), il *Codice del Regno di Napoli detto Ferdinando* (1781), il *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, gli *Ordinamenti dello Stato della Chiesa* e l'*Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaco di Maria Teresa* (1774), redatto in italiano e con vigore sulle province adriatiche dell'impero.

Il menzionato coacervo normativo fu per molti aspetti ripreso, riassunto e rivisto nel *Codice di Commercio Napoleonico* del 1808, fedele per molti tratti all'*Ordonnance*, su cui si sarebbe modellata

la prima codificazione unitaria italiana nei *Codici della Marina Mercantile* ottocenteschi (1865 e 1877) da correlare, naturalmente a quelli di commercio (del 1865 e del 1882). L'art. 18 del *Codice della Marina Mercantile* del 1877 contemplava per il personale marittimo due fondamentali categorie di cui:

- l'una di *viaggiante* di *Lungo corso* iscritta nelle *matricole*;
- l'altra di *sedentario* iscritta in registri quali gli addetti alle costruzioni navali, i piloti, i pescatori locali e gli uomini di rinforzo alla pesca d'altura.

Le persone addette ai servizi complementari sulle navi d'altura, oggi compresi nella II categoria, erano iscritte *tout court* nella I categoria. Il testo originale del codice – art. 20 – non prevedeva tra i requisiti preliminari all'iscrizione né l'idoneità fisica né la prova di saper nuotare e vogare. A tali mancanze fu posto rimedio solo negli anni trenta del secolo scorso con il R.D.L. 19 maggio 1930 n. 744 e con il R.D. 25 maggio 1931 n. 835 che introdussero la lettera c) dell'art. 20 cit. "Aver subito una visita sanitaria effettuata *dal medico di porto* dalla quale il richiedente risulti idoneo ai servizi di navigazione" unitamente al certificato di saper adeguatamente nuotare e vogare, rilasciato a seguito di prove applicative, sotto controllo dell'ufficio di porto presso cui era richiesta l'iscrizione. Evidentemente, a seguito di numerosi disastri marittimi, tra i quali prevale su tutti il mitico del *Titanic*, ci si è resi conto del fatto che la sicurezza delle spedizioni era strettamente legata alla professionalità dei marittimi, non disgiunta da adeguata idoneità fisica all'impiego, poiché in situazioni di emergenza bisogna avere mente e braccia adeguate per salvare compagni e passeggeri. Non è pensabile che chiunque potesse essere un valido marinaio se di scarsa salute o incapace di nuotare e vogare. Lo stato di salute incerto del singolo, oltre a poter influire negativamente se non compromettere la salute del resto dell'equipaggio può dar luogo a problematiche connesse con carenze di personale in servizi chiave nel corso di navigazione e scarsa efficienza/efficacia nelle operazioni di emergenza sicurezza in cui come noto occorre la piena capacità fisica e psichica del gruppo per un esito favorevole. La filosofia di impianto ora espressa permeò il vigente Codice della navigazione ed il relativo regolamento.

Logicamente, il rilascio del certificato non poteva dipendere dal mero arbitrio del singolo medico di porto, per la qual cosa il "materiale" delle visite di idoneità e le affezioni, infermità ed imperfezioni fisiche che rendono impossibile l'iscrizione nelle matricole e ne causano, se insorte in epoca successiva, la cancellazione, forma oggetto del RDL 14 dicembre 1933 n. 1773, conv. in l. 244/34 e successivamente integrato dalla l. 28 ottobre 1962 n. 1602 tuttora in vigore. Alla legge fece sponda apposita circolare n. 66 del 3 marzo 1934, in cui si raccomandava ai Presidi degli istituti nautici di far sottoporre a visita i propri allievi per accertare il proficuo impiego degli studi effettuati, ai sensi dell'art. 11 del R.D. in parola.

L'accertamento sanitario deve essere compiuto sulla base degli elenchi delle infermità annessi al decreto stesso e seguendo il criterio della idoneità od inidoneità specifica ai servizi della navigazione, tenuto conto delle funzioni esplicate da marittimo a bordo e della sua età. Viene pertanto preso in considerazione il fatto che con il trascorrere degli anni le condizioni fisiche possono peggiorare, ma poiché l'idoneità è funzionale alla sicurezza della spedizione ed alla salute del marittimo si è reputato che l'esperienza debba e possa sopperire ad altre carenze. Pertanto gli elenchi sono due e riguardano:

- Il primo i marittimi che devono iscriversi la prima volta;
- Il secondo i marittimi già iscritti in matricola e che abbiano navigato.

La legge del 62', che rappresenta l'unico mutamento sostanziale alla disciplina degli anni 30' del secolo scorso, non ha recato sostanziali modifiche al quadro d'insieme ma ha reso obbligatorie le visite con cadenza biennale al fine di monitorare costantemente l'idoneità dei marittimi. Esse sono svolte presso la sanità marittima ed hanno un diretto influsso sulla visita preventiva d'imbarco di cui all'art. 323 del Codice della Navigazione, poiché per il marittimo in possesso della *biennale* sarà sufficiente accertare che non sia interessato da malattie contagiose o acute in atto. Come in ogni cosa affidata all'uomo vi è un margine di tolleranza e discrezionalità, ponendo mente alla necessità da parte del medico di adeguare le prescrizioni di legge, oramai in-

discutibilmente vetuste, alle moderne scoperte della scienza medica. Il testo del 1933 riesce pertanto a sopravvivere proprio grazie alla professionalità dei medici chiamati agli accertamenti, i quali avranno cura di privilegiare il criterio di seguire nella sostanza le prescrizioni di legge, adottando però un criterio funzionale alle attuali problematiche della navigazione piuttosto che aggrapparsi pedissequamente al dato formale. In nessun caso, e nemmeno per i marittimi anziani, potranno comunque tollerarsi infermità che possono costituire pericolo per la salute dell'equipaggio o che siano tali da venir aggravate dal servizio e, in generale, dalla vita di bordo. Un tanto trova specifico riscontro anche nella normativa sulla sicurezza nei posti di lavoro di derivazione comunitaria, e segnatamente nel D. Leg.vo 271/99, che dovrà essere emendato entro breve alla luce del D. Leg.vo 81/08, sostitutivo di quello 626/94 ed il cui art. 8 pone tra gli specifici obblighi del lavoratore quello di sottoporsi ad adeguate visite mediche per testare il suo stato di salute in relazione alle mansioni ricoperte a bordo.

L'obiettivo cardine cui è finalizzato il sistema è, come già detto, il conseguimento di un ragionevole livello di sicurezza a bordo delle navi. Purtroppo le prime normative sulla sicurezza riguardavano la ricerca della salvezza della nave e del carico e non consideravano adeguatamente l'elemento umano. Il principio informatore era grosso modo il seguente: i marinai venuti meno si ritrovano ad ogni porto, le navi e le merci perse no.

Questo assunto appare oggi intollerabile e pertanto, oltre che all'interesse armatoriale e della spedizione in generale, la sicurezza sull'idoneità fisica del marittimo è valutata a presidio della salute del medesimo quale bene irrinunciabile. Peraltro quello che rimane chiaro è che la specificità del comparto marittimo rimane evidente e rispettato fedelmente nei secoli, in virtù della specialità della materia tributaria di apposita codificazione e *diritto speciale* per eccellenza. Per tale motivo, il RDL 23 settembre 1937 n. 1918, conv. in l. 24 aprile 1938 n. 831 ha reso obbligatoria l'assicurazione per le malattie per "tutte le persone componenti l'equipaggio" di navi munite di carte di bordo. Ai sensi dell'art. 3 di tale legge sono considerate componenti l'e-

quipaggio di una nave le persone regolarmente iscritte a ruolo d'equipaggio o *comunque* imbarcate per il servizio della nave. L'assicurazione in parola, ex art. 4, è esercitata dalle Casse di cui all'art. 48 del RD 17 agosto 1935 n. 1765 che, all'uopo assumono la denominazione di Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie.

Per gli aspetti strettamente previdenziali rammentiamo che con la legge del 28 luglio 1861 n. 30, furono costituite cinque Casse Regionali per i marittimi invalidi con sede a Genova, Livorno, Napoli, Palermo e Ancona. A decorrere dal 01 gennaio del 1914, dopo la loro fusione insieme al *Fondo Invalidi della Veneta Marina* concorsero, in base alla legge n. 767 del 22 giugno 1913, alla formazione della *Cassa Nazionale per la Previdenza della Gente di Mare* che si sarebbe successivamente trasformata, in applicazione del RDL 19 agosto 1938, n. 1560, in *Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara*.

Il sistema così congegnato sopravvisse sino all'emanazione della legge del 22 febbraio 1973 n. 27 che apportò modifiche di rilevante portata. Tale normativa doveva adeguare alcuni criteri e istituti, caratteristici del regime marittimo, a quelli generali dell'assicurazione obbligatoria per i lavoratori la quale, era stata innovata dalla legge n. 153/69 che rappresentò un importante approdo normativo di una grande stagione di leggi a favore dei lavoratori. La legge 27/73 tentò di realizzare un collegamento fra le diverse discipline previdenziali creando un maggiore collegamento tra forme assicurative. Si rese comunque necessario un costante coordinamento normativo per evitare lo squilibrio fra i diversi trattamenti pensionistici.

In realtà, il processo di avvicinamento aveva quale obiettivo la progressiva riduzione delle differenziazioni tra regimi e tendeva alla soppressione della Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara con il conseguente inserimento dei lavoratori marittimi nel regime generale pur conservando alcuni istituti previdenziali peculiari dell'attività marittima. Questo assunto, pur essendo comprensibile per molti aspetti, osta al carattere di specialità del mondo marittimo già evidenziato.

Contemporaneamente si andava sviluppando anche la previden-

za per i marittimi che effettuavano la navigazione sulle grandi navi di interesse nazionale. Venne istituita con R.D. del 02 settembre 1912, n. 1058, la *Cassa Pensioni del Personale delle Aziende Esercenti i Servizi Marittimi Sovvenzionati*. Anche questa Cassa, nel 1938, si fuse con le altre. Peraltro, si costituì nella Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara, la *Gestione Speciale*, distinta dalla *Gestione Marittimi*, cui, invece, facevano capo tutti gli altri naviganti. Le successive vicende legislative hanno rappresentato il naturale evolversi dell'intero sistema di previdenza marinara.

La legge del 27 luglio 1967 n. 658, rappresentò una tappa fondamentale di questo sviluppo. Con tale legge la previdenza gestita dalla Cassa si trasformerà da sostitutiva a integrativa dell'assicurazione generale obbligatoria sul lavoro creando un rapporto nuovo e diretto, in materia di assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, tra il regime generale e quello complementare. In virtù di questa normativa, era prevista per i lavoratori marittimi la contemporanea iscrizione a contributi previdenziali, la tenuta delle posizioni assicurative per le unità navali e la conservazione degli speciali privilegi e delle garanzie sulla nave previste a tutela dei crediti per i contributi dovuti.

Una sola considerazione in merito alla scelta della soppressione del regime assicurativo integrativo, gestito dall'INPS e istituito con la precedente normativa, avvenuta con il completo inserimento dei marittimi nel regime generale. Decisa per giuste ragioni di omogeneizzazione, è avvenuta in un momento in cui si andava affermando l'orientamento di istituire forme di previdenza complementare. La scelta ha comportato l'eliminazione di un fondo che dava prestazioni integrative corrispondenti al valore dei contributi realmente versati, il quale, peraltro, non registrava conti in disordine. Nell'ultimo rinnovo del contratto di lavoro riguardante 30.000 lavoratori marittimi, è stato previsto, fra le altre cose, l'impegno per la costituzione di una nuova previdenza complementare non gestita dall'INPS, peraltro sollecitato da una politica previdenziale voluta dalle forze sociali ed economiche, volte alla omogeneizzazione dei trattamenti di pensione dei lavoratori dipendenti.

2) Il regime della gente di mare nel codice della navigazione e nel suo regolamento di attuazione. Differenti requisiti di accesso. Conseguenze della malattia a bordo.

Cancellazione dalle matricole per perdita dell'idoneità fisica

Il vigente ordinamento riprende la disciplina storica precisando singoli aspetti e provvedendo ad una più organica sistemazione della materia nel codice della navigazione cui deve essere necessariamente correlato il regolamento di attuazione ed altre norme complementari. È confermato l'obbligo di iscrizione in appositi registri o matricole tenuti dall'autorità marittima incardinata nell'Amministrazione marittima che in modo esplicito, ex art. 113 del C.N. provvede all'organizzazione amministrativa del personale marittimo attraverso i suoi organi centrali e periferici. Il successivo art. 114 opera una tripartizione in personale diviso in:

- a) addetto al servizio dei porti;
- b) gente di mare;
- c) tecnico delle costruzioni navali.

La gente di mare, ovverosia i naviganti, oggetto principe della nostra indagine, è a sua volta suddivisa in tre categorie di personale giusta art. 115 C.N. e nello specifico:

- 1) Stato maggiore e bassa forza addetto ai servizi di coperta;
- 2) addetto ai servizi complementari di bordo camera, cucina etc.;
- 3) addetto al traffico locale ed alla pesca costiera.

La distinzione tra prima e seconda categoria si basa sulla diversità delle mansioni rivestite nell'abito della stessa navigazione, generalmente d'altura, mentre la terza attiene a navigazione normalmente costiera. Altra e fondamentale differenza riguarda l'accesso alla professione disegnato dall'art. 119 del CN che rimanda al regolamento di attuazione. Quest'ultimo prevede per la I e II categoria ex art. 238 *in primis* il riconoscimento dell'idoneità fisica alla navigazione, a termini delle leggi speciali in materia ed in particolare:

- saper nuotare e vogare;
- essere domiciliato nel territorio dello stato (ma tale disposizione non può essere applicata alla luce del trattato UE);
- essere in possesso di specifici requisiti morali risultanti dal non

aver commesso una serie di delitti salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

L'iscrizione alla III categoria richiede minori requisiti, ex art. 244 del regolamento, in quanto rimangono solo i requisiti del saper nuotare e vogare ed essere domiciliato nell'ambito della giurisdizione del circondario marittimo d'iscrizione. A *contraris* la cancellazione dalle matricole verrà operata ex art. 120 del C.N. nel caso di perdita permanente dei requisiti fisici richiesti per l'iscrizione.

La prova dell'idoneità fisica all'impiego è fornita ex art. 239 del R.C.N. da apposito certificato rilasciato dal medico di porto che deve essere annotato in matricola e sul libretto di navigazione. L'equipaggio, oggetto degli artt. 316 e segg. CN, è l'insieme delle persone *arruolate* per il servizio della nave. Non possono essere arruolati per i servizi di macchina soggetti di età inferiore agli anni 18 (art. 320 CN). L'arruolamento, ex art. 323 CN, deve essere preceduto da "visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita" che del resto risulta prefissato ex art. 334 CN, con alcune eccezioni e massime per i casi di necessità per la sicurezza della spedizione. Nel corso di tale visita deve comunque tenersi conto dei particolari rischi e disagi soprattutto climatici inerenti alla specifica destinazione della nave sulla quale il marittimo dovrebbe imbarcare. In caso di malattia o lesioni a bordo (art. 336 CN) l'arruolato continua a percepire la retribuzione ed ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della nave. L'articolo prevede alcuni temperamenti alla regola qualora l'interessato si sia procurato la malattia/lesione intenzionalmente o per sua colpa grave. La malattia comporta la risoluzione del contratto, secondo le previsioni dell'art. 343 n. 5 del C.N., quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo. La risoluzione di diritto del contratto di arruolamento per malattia prevista nel CN è pedissequamente riproposta nei contratti collettivi di lavoro per i marittimi di ogni categoria (naviglio sino alle 151 Tsl, naviglio maggiore, diporto). Le indennità spettanti in caso di risoluzione del contratto per malattia/infortunio sono trattate all'art. 356 CN, che prevede, *fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicura-*

zione dell'equipaggio contro le malattie, che l'armatore sia obbligato a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato ed a corrispondere un'indennità giornaliera pari alla retribuzione per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data di risoluzione del contratto. Agli effetti del C.N. i diritti dell'arruolato si prescrivono in anni due dalla risoluzione del contratto (art. 373). Il successivo art. 374 enumera le norme inderogabili al primo comma e le derogabili al secondo stabilendo un regime di guarentigie inviolabili dell'arruolato.

In modo simmetrico, la cancellazione dalle matricole interviene di diritto una volta dichiarata la definitiva inidoneità alla navigazione del marittimo. L'art. 120 lett. D) C.N. è al proposito lapidario, poiché prevede che alla cancellazione degli iscritti si procede per perdita permanente dell'idoneità fisica alla navigazione, accertata nei termini delle leggi speciali e quindi, dal menzionato RDL 1773/33.

3) La legge 1602/62 - il D.lgs. 271/99 - la direttiva 1999/63/CE - il D.lgs. 108/05

La legge 28 ottobre 1962 n. 1602 ha posto in essere la prima rilevante modifica alla situazione relativa al quadro di riferimento sull'idoneità fisica per i marittimi cristallizzatasi al 1933. Innanzitutto, ha stabilito che la visita di idoneità avesse cadenza biennale, facendo diventare la visita preliminare d'imbarco una mera *ricognizione*. Inoltre, cosa di non secondario rilievo, ha precisato nell'art. 2 *quali malattie debbono essere considerate pericolose per il rimanente personale di bordo*. Per la norma esse sono:

- le malattie infettive nel periodo di contagiosità;
- le malattie mentali che abbiano dato luogo a ricoveri in casa di cura, fintanto che non siano trascorsi almeno sei mesi dalla data di incondizionata guarigione, dichiarata da un ospedale o istituto specializzato;
- gli stati depressivi gravi e recidivanti;
- la sindrome schizofrenica;
- le manifestazioni imputabili ad intossicazioni da alcoolismo cronico e stupefacenti.

Agli stessi effetti sono da considerare malattie soggette ad aggravio con l'imbarco ed in generale il servizio di bordo:

- le malattie che abbiano causato più volte lo sbarco del marittimo;
- le malattie che siano motivo di *servizio discontinuo* o che, per non aggravarsi, abbiano necessità di costante regime dietetico e trattamento curativo, *incompatibile col regolare servizio di bordo*;
- le malattie e le disfunzioni che abbiano avuto manifestazioni di gravità tale da rendere probabile il pericolo di vita nel corso di ripresa dell'attività lavorativa a bordo.

Come si evince, la legge è improntata a criteri di salvaguardia dei componenti dell'equipaggio e dei lavoratori stessi e, in definitiva della spedizione, poiché solo persone in buono stato di salute fisica e mentale possono assicurare il buon esito della spedizione e la corretta esecuzione degli ordini impartiti dai superiori sulla scorta della buona prassi di navigazione. Si evidenzia altresì che è raccomandata ai medici, oltre la rilevazione dell'efficienza visiva, l'esame volto ad escludere ernie o punte d'ernia, malattie infettive (TBC etc.) e contagiose.

I principi sono ampiamente ripresi sia nella legislazione antinfortunistica di cui al D. Leg.vo 271/99, che nelle direttive comunitarie sugli equipaggi marittimi e loro formazione. Così la Direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999, relativa all'orario di lavoro a bordo delle navi, attuata con D. Leg.vo 27 maggio 2005 n. 108, prevede esplicitamente all'art. 7 che i marittimi siano sottoposti alle visite preventive d'imbarco con il fine di ottenere adeguata sicurezza sulla salute degli equipaggi tale da garantire lo svolgimento dei turni di servizio.

4) Le commissioni mediche, i ricorsi ed i rimedi

Il R.D.L. 1773/33 prevede all'art. 4 che la visita sanitaria per l'accertamento dell'idoneità alla navigazione marittima sia effettuata da una *Commissione permanente di I grado* costituita presso ogni Capitaneria di porto, sede di Compartimento marittimo. Essa è composta da:

- Il medico di porto, Presidente;

- Un medico designato dalla Cassa degli invalidi della Marina Mercantile;

- Un medico designato dal competente istituto per l'assicurazione degli infortuni e delle malattie della gente di mare.

La forma collegiale assicura certamente un più approfondito accertamento sanitario della situazione obiettiva del marittimo e, grazie al confronto di opinioni, una più tranquilla ed autorevole deliberazione. Il giudizio della commissione non è insindacabile.

L'art. 5 del decreto prevede infatti la possibilità di ricorso avverso il giudizio della Commissione di primo grado entro 60 giorni da quello della comunicazione dell'esito della visita. L'organo preposto è la Commissione di II grado istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che ha la seguente composizione:

- 1) Direttore generale della Direzione del personale marittimo;
- 2) Ufficiale Ammiraglio della marina Militare;
- 3) funzionario medico di grado non inferiore al sesto appartenente al ministero della Salute;
- 4) medico designato dalla cassa per gli invalidi della Marina mercantile;
- 5) medico designato dalla Confitarma;
- 6) medico designato dalla Confederazione nazionale della gente di mare.

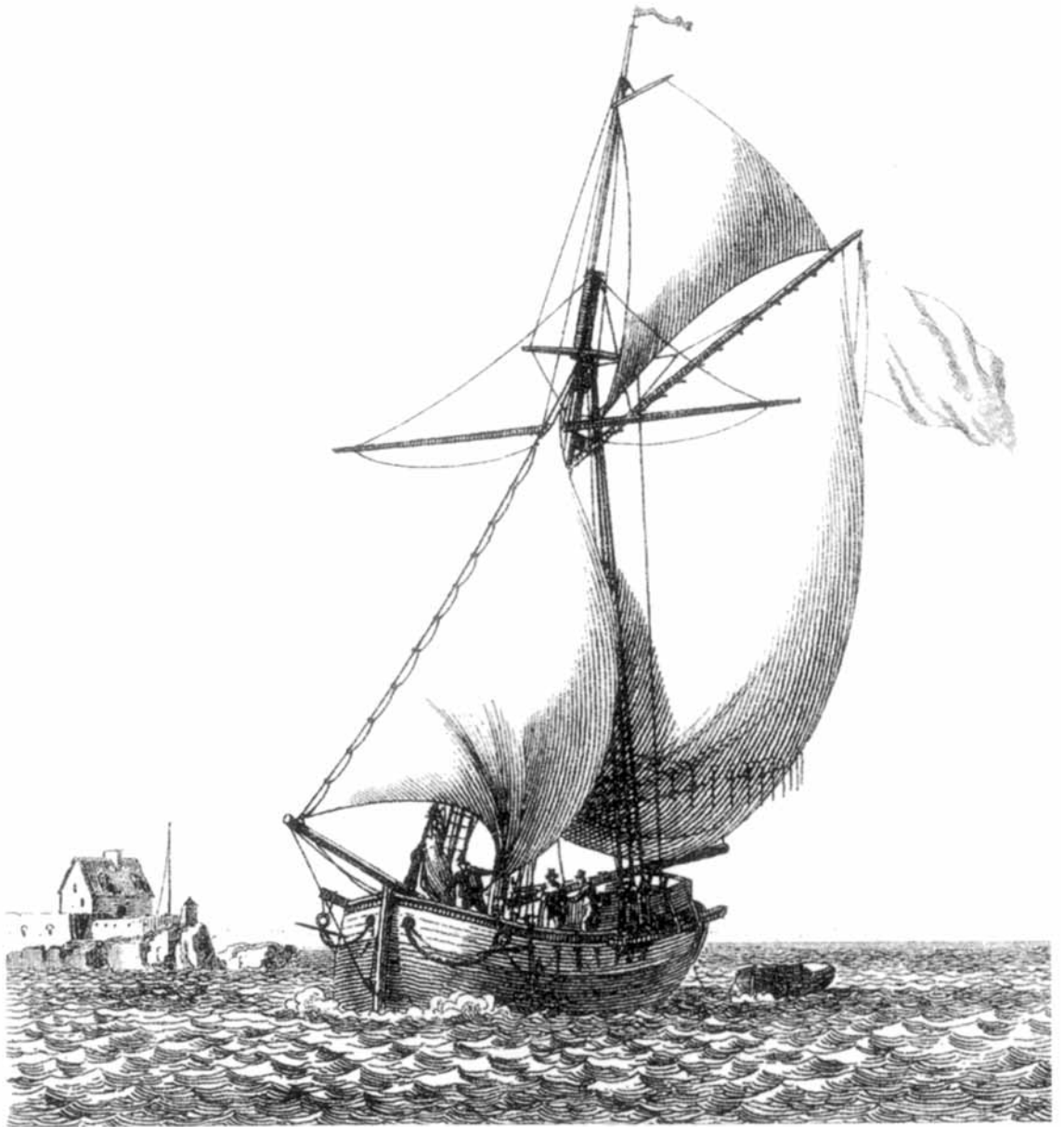
Nessuno dei membri può aver fatto parte della Commissione di I grado. Le Capitanerie di Porto e l'IPSEMA possono chiedere comunque il rinvio alla Commissione di I grado dei marittimi che, in seguito ad accertamenti, non ritengano idonei al servizio di bordo assegnato o al titolo professionale/qualifica e specialità.

A norma dell'art. 14 del R.D., il giudizio espresso dalla Commissione di II grado e quello della Commissione di I grado, ove non sia stato avanzato ricorso nei termini di legge, sono definitivi a tutti gli effetti sia riguardo alla continuazione dell'attività professionale sia a quelli del conseguimento delle previdenze di invalidità e vecchiaia ove l'interessato si trovi nelle altre condizioni richieste dalle leggi speciali su tali materie. Le leggi suddette regolano eventuali controversie di altra natura sorgenti dall'applicazione delle norme per l'assicurazione degli infortuni sul lavoro, delle malattie, invalidità e vecchiaia della gente di mare.

Con legge 28 ottobre 1963 n. 1662, art. 9, è stata ammessa la revisione da parte delle Commissioni mediche di un giudizio definitivo di inidoneità permanente nel caso in cui sia causato da imperfezione fisica emendabile con atto operatorio e quando lo stesso abbia avuto esito positivo. All'atto operatorio classico deve essere parificata opportuna cura. Per i criteri da seguire da parte delle Commissioni, a parte quanto già richiamato, rammentiamo che l'art. 15 del R.D. prevede che il giudizio medico sia basato sul criterio della validità od invalidità specifica ai servizi della navigazione tenuto conto delle funzioni esplicitate dal marittimo a bordo e della sua età. In caso di inidoneità accertato dalle Commissioni la Capitaneria di porto trattiene la matricola del marittimo sino a giudizio definitivo per interdire la navigazione.

Per ciò che attiene alla temporanea inidoneità alla navigazione e sua disciplina assistenziale richiamiamo la l. 16 ottobre 1962 n. 1486 che reca "Disposizioni sull'assistenza ai marittimi dichiarati temporaneamente inidonei alla navigazione". Tale legge, formata da un unico articolo, ha fatto scaturire plurima giurisprudenza, che ci si riserva di richiamare ed illustrare in altra occasione e prevede che i marittimi, i quali all'atto della cessazione dell'assistenza per malattia o infortunio siano sottoposti anche a loro richiesta, a visita medica da parte della Commissione di I grado di cui al R.D. 1773/33 e dichiarati temporaneamente inidonei, hanno diritto per tutto il periodo della suddetta inidoneità, e fino ad un massimo di un anno dalla dichiarazione, ad un'indennità giornaliera pari al 75% della retribuzione goduta alla data dell'annotazione dello sbarco sul ruolo con esclusione degli straordinari. La Commissione di I grado deve pronunciarsi entro 10 gg.

"Dedico questo modesto contributo, elaborato grazie alla partecipazione ad un seminario di aggiornamento tenutosi a Roma nel 2008, alla memoria dell'Avv. Antonio Parlato che con la sua opera appassionata, andando ben oltre i doveri imposti dai sia pur altissimi incarichi istituzionali ricoperti, ha contribuito fattivamente allo sviluppo della cultura marinara fornendo prezioso ausilio ai marittimi che spesso non ricevono l'attenzione dovuta dalla nazione a fronte dell'innegabile sacrificio in termini di vita vissuta. Con commozione, Ettore Romagnoli"



SALUTE IN MARE

Aldo Morrone*, Paola Scardella**, Silvia Giardina***

Il progetto CIME la Campagna informativa Multiculturale per l'educazione sanitaria dei marittimi è alle battute finali. La ricerca, cofinanziata dal Ministero del lavoro, e promossa dall'IPSEMA, in collaborazione con la Struttura Complessa di Medicina Preventiva delle Migrazioni, del Turismo e di Dermatologia Tropicale - Istituto San Gallicano, ha per oggetto la creazione e la realizzazione di una specifica campagna multiculturale di promozione della salute del personale neocomunitario ed extracomunitario imbarcato sulle navi italiane



In una nazione come l'Italia, bagnata dal mare lungo la maggior parte dei suoi confini, è facile comprendere le ragioni per cui la cultura e l'economia marittima ricoprono un ruolo fondamentale. Migliaia di persone impiegate in questo settore, liberi professionisti, semplici pescatori, donne, uomini e intere famiglie sono legati al mare non solo per passione ma anche per motivi di lavoro.

Lavorare nel settore marittimo ha, inoltre, delle peculiarità che non possono essere ignorate: turni lavorativi intensi, permanenza in ambienti rumorosi, prolungata esposizione al sole, lunghi periodi di isolamento durante la navigazione, complesse relazioni sociali, sensazione di smarrimento nei luoghi di approdo, problematiche legate all'alimentazione e rischio di contrarre patologie infettive.

Per promuovere un ottimale stato di salute dei lavoratori del mare, è quindi fondamentale offrire loro degli strumenti validi di prevenzione, attraverso una formazione mirata all'autotutela della salute.

* Direttore Generale INMP

** Dirigente UOC, Promozione Salute Nutrizionale INMP

*** Biologa INMP

La formazione deve fornire la capacità di protezione riguardo alle principali patologie riscontrate in ambito marittimo, comprese le malattie emergenti, riemergenti e da importazione.

Inoltre, l'elevata presenza di personale straniero pone la necessità di implementare attività di informazione e promozione della salute adattate ad un contesto multiculturale, il quale caratterizza, sempre di più, l'ambiente marittimo.

Secondo le stime dell'IPSEMA, infatti, su un totale di circa 100mila occupati complessivamente nelle varie categorie di naviglio, a bordo della flotta italiana sono presenti diverse migliaia di persone di origine straniera, provenienti principalmente dai paesi del nord Africa e dell'est Europa. Inoltre, gli stranieri in Italia sono circa 4 milioni, pari al 6,5% della popolazione complessiva (Dossier Caritas/Migrantes, 2009). Data la carenza di disponibilità di personale italiano, è prevedibile un aumento progressivo di personale navigante proveniente da altri paesi, anche al di fuori dell'Unione Europea.

Essendo presente un'estrema variabilità nell'approccio alle problematiche socio-sanitarie, a causa delle differenze culturali, risulta estremamente complesso fornire delle risposte uniformi, senza tenere conto del contesto. Per queste ragioni, tutte le criticità sanitarie, vissute dal personale a bordo delle navi e dal personale di terra, devono essere affrontate con un approccio transculturale.

Il progetto

L'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo (IPSEMA), ha avviato nel 2008 un progetto per la promozione della salute dei lavoratori marittimi attraverso l'autotutela e l'educazione sanitaria, con particolare attenzione ai lavoratori neo-comunitari ed extracomunitari.

Il progetto, sostenuto dal Ministero del Lavoro, è stato realizzato con la collaborazione e la consulenza scientifica dell'Istituto Nazionale per la Promozione della Salute delle Popolazioni Migranti ed il contrasto delle Malattie della Povertà (INMP) e con il supporto del SASN (Servizio Assistenza Naviganti).

I contenuti scientifici del progetto sono stati curati dall'INMP, Istituto di ricerca del Ministero della Salute che da oltre 30 anni si occupa di accoglienza, cura, ricerca scientifica e formazione specializzata nelle condizioni di salute delle popolazioni migranti e contrasto delle patologie della povertà. L'INMP, che ha raccolto l'eredità della Struttura Complessa di Medicina Preventiva delle Migrazioni, del Turismo e di Dermatologia Tropicale dell'IRCCS Istituto dermosifilopatico Santa Maria e San Gallicano, è situato presso l'antico ospedale San Gallicano di Roma e si avvale di un'équipe multidisciplinare costituita da medici, antropologi, biologi, sociologi, psicologi e della collaborazione di mediatori linguistico-culturali, formati *ad hoc*, per l'attività di accoglienza e di facilitazione all'accesso ai servizi del Sistema Sanitario di persone italiane e straniere.

Il progetto "C.I.M.E.: Campagna Informativa Multiculturale per l'Educazione sanitaria dei marittimi" contiene già nel suo acronimo la chiave interpretativa delle azioni portate avanti nel piano di lavoro, cioè informazione ed educazione sanitaria, il tutto proposto in chiave multiculturale. Le principali attività implementate durante il progetto sono, infatti, a carattere preventivo ed informativo.

Per quanto riguarda la prevenzione, il progetto ha previsto visite specialistiche effettuate dai medici infettivologi e dermatologi dell'INMP, svolte presso i principali porti italiani dove IPSEMA ha sede o uffici di appoggio.

Sono state inoltre messe a punto varie modalità di divulgazione attraverso cui sono state veicolate informazioni sulla prevenzione e l'autotutela sanitaria: opuscoli informativi sui principali argomenti di salute che riguardano la categoria dei marittimi, brochure divulgative in 6 lingue, eventi di presentazione al pubblico del progetto, fino alla comunicazione diretta dei beneficiari con il personale medico dell'INMP.

Tutto ciò è stato svolto con un approccio multiculturale, sia nell'impostazione degli argomenti che nella divulgazione, attraverso la traduzione dei materiali informativi nelle lingue più diffuse in ambiente marittimo.

Le tematiche

Gli argomenti di educazione sanitaria trattati sono stati scelti in base alle problematiche di salute più spesso riscontrate tra i marittimi: la protezione dalle radiazioni solari, una corretta alimentazione nel rispetto delle diverse tradizioni alimentari, le principali malattie infettive e parassitarie, incluse quelle sessualmente trasmissibili e la prevenzione dell'inquinamento acustico. Per divulgare le informazioni relative a questi argomenti, sono state realizzate due pubblicazioni con contenuti scientifici, in italiano ed in inglese, sui fondamentali principi di educazione sanitaria inerenti al contesto marittimo, con particolare attenzione alle problematiche relative ad un contesto multiculturale.

Oltre agli opuscoli, al fine di veicolare le informazioni in maniera più capillare, sono state realizzate delle brochure, proposte nelle principali lingue diffuse tra il personale marittimo (italiano, inglese, francese, arabo, rumeno, polacco), dove gli argomenti presentati negli opuscoli sono stati schematizzati per divenire una piccola guida, sintetica e tascabile, sui comportamenti da seguire per prevenire le principali patologie.

I materiali informativi rivolti ai marittimi, diretti beneficiari del progetto, sono gratuitamente distribuiti nei principali porti italiani.

Vediamo in dettaglio le tematiche affrontate e le ragioni per cui sono state scelte per un'azione di prevenzione rivolta alla categoria dei marittimi.

Protezione dalle radiazioni solari

La pelle rappresenta un importante alleato del nostro organismo, poiché costituisce un involucro che lo protegge dalle aggressioni provenienti dall'ambiente esterno, come quella costituita dai raggi solari ultravioletti (UV). I raggi UV possono provocare numerosi danni, tra cui il più grave è sicuramente il tumore cutaneo; la protezione che la pelle adotta per proteggersi dai raggi ultravioletti è rappresentata dall'abbronzatura. In mancanza di una protezione

naturale, o in situazioni in cui l'esposizione al sole viene prolungata per lungo tempo, è necessario adottare alcuni comportamenti preventivi per tutelare la salute della nostra pelle. In una professione come quella del marittimo, è facile che l'esposizione diretta ai raggi del sole venga protratta per lunghi periodi, anche nelle ore più calde della giornata. Vi sono, inoltre, differenti approcci nei confronti della protezione individuale, dettati prevalentemente dalle abitudini culturali: ad esempio, chi viene da Paesi che si trovano a latitudini elevate, avrà meno dimestichezza con l'utilizzo delle creme protettive per la pelle. La promozione di comportamenti corretti riguardo all'esposizione alla radiazione ultravioletta è, dunque, di fondamentale importanza poiché spesso è assente una adeguata cultura della protezione, anche in rapporto al fototipo di ogni persona.

Alimentazione

L'acquisizione di un sano stile di vita, che contempi corrette abitudini alimentari e un adeguato livello di attività fisica, è fondamentale per mantenere un buono stato di salute durante tutto l'arco della vita. Un'errata alimentazione può, infatti, esporre a rischi per la salute, sia per un inadeguato apporto in energia e nutrienti, che per le eventuali contaminazioni igieniche degli alimenti.

Conoscere alcuni elementi fondamentali di educazione alimentare permette di comprendere i benefici ed i rischi di abitudini alimentari corrette o non corrette ed adottare di conseguenza comportamenti preventivi allo scopo di conservare uno stato di salute ottimale.

L'alimentazione, inoltre, elemento fondamentale di sopravvivenza e benessere dell'individuo, può rappresentare anche un terreno di incontro tra culture diverse, un "veicolo" di conoscenza delle diverse realtà del mondo e della loro reciproca influenza. Chi deve spostarsi per lunghi periodi dal contesto culturale di origine, come un lavoratore marittimo, cercherà quindi nei cibi e nei profumi dei territori di approdo le stesse modalità di preparazione e di consumo di un alimento, per ritrovare dei sapori abituali; se invece ne approfitt-

terà per avvicinarsi alle tradizioni alimentari di un altro Paese, troverà questa esperienza interessante quanto conoscerne la storia, la geografia, la religione, gli usi e costumi, la lingua e la cultura.

Malattie infettive e parassitarie

Il rischio di sviluppo e trasmissione di alcune malattie infettive a bordo di imbarcazioni può essere elevato a causa dei contatti prolungati, in un ambiente semi-confinato, tra componenti dell'equipaggio, tra passeggeri e tra questi ultimi ed il personale dell'equipaggio.

Per valutare l'esposizione alle infezioni dei marittimi occorre considerare anche che spesso le navi trasportano merci potenzialmente a rischio e che il personale imbarcato può provenire o essere diretto in aree geografiche con diverse condizioni climatiche ed endemiche per malattie infettive.

Tra i marittimi sono frequenti le infezioni trasmesse per via aerea in quanto correlate a fattori climatici ed ambientali legati alla vita a bordo; è possibile, inoltre, riscontrare malattie infettive presenti nelle aree geografiche di destinazione legate alla permanenza delle imbarcazioni ed alla discesa nei porti di scalo di Paesi tropicali da parte del personale.

Attraverso la conoscenza delle principali malattie infettive e del loro meccanismo di contagio, è possibile prevenire o quantomeno ridurre la diffusione di alcune infezioni durante la navigazione.

Rumore

Il rumore in un contesto sociale o lavorativo non è semplicemente un disturbo noioso, ma può avere delle conseguenze molto gravi sulla salute delle persone che vi sono esposte. Il rumore interferisce con la concentrazione, influenzando negativamente l'attenzione durante il lavoro e quindi la capacità di ricordare ed eventualmente di risolvere situazioni problematiche.

Lavorando a bordo di una nave bisogna tener presente, ad esempio, che le navi più vecchie non sono state progettate o costruite

tenendo conto dell'esigenza di ridurre il rumore a bordo; per di più, oltre agli elevati livelli di rumore nella cabina di pilotaggio e in altre aree di lavoro, quali locali macchine e lavanderie, l'equipaggio delle navi può essere esposto al rumore anche negli orari fuori dal servizio.

Un'esposizione giornaliera ad una soglia di rumore superiore agli 80 dB può facilitare l'insorgenza di un comportamento aggressivo. Oltre agli effetti sulla salute mentale e sul comportamento, altre patologie facilmente identificabili possono essere imputate ad un'esposizione prolungata ad un livello elevato di rumore, come ad esempio gli handicap uditivi. Inoltre, sono attribuibili all'esposizione al rumore alcuni disturbi medici permanenti, come l'ipertensione e la cardiopatia ischemica.

Conoscere i rischi di un'esposizione prolungata a determinate soglie di rumore può aiutare ad acquisire maggiore consapevolezza riguardo al danno personale e sociale che ne può derivare e quindi facilitare l'acquisizione di importanti misure preventive sia in ambito sociale che in ambito lavorativo.

Eventi principali

In ogni porto in cui è stata effettuata attività ambulatoriale, si è precedentemente tenuto un incontro di presentazione del progetto per illustrarne gli scopi e sensibilizzare i beneficiari. Agli incontri sono intervenute le autorità locali e gli esponenti degli istituti partner del progetto, IPSEMA, INMP e SASN.

Il primo incontro, che ha segnato anche l'avvio delle attività del progetto, si è tenuto il 7 maggio 2009 a Mazara del Vallo. Il distretto di Mazara del Vallo è stato scelto per dare l'avvio alle attività progettuali in quanto fortemente connotato rispetto alla popolazione destinataria, costituita da persone neocomunitarie ed extracomunitarie.

All'evento, coordinato dal Dr. Giovanni Tumbiolo, Presidente del Distretto della Pesca di Mazara del Vallo, hanno partecipato il Dr. Giorgio Macaddino, Sindaco di Mazara del Vallo, il Dr. Francesco Crocchiolo, Presidente del Consiglio Comunale di Mazara del Val-

lo, il Dr. Giovanni Guerisoli, Presidente CIV IPSEMA e la Dr.ssa Palmira Petrocelli, Direttore Generale IPSEMA.

Il Dr. Agatino Cariola, Direttore Centrale IPSEMA, insieme al Prof. Aldo Morrone, Direttore Generale INMP, hanno presentato il progetto ed introdotto gli interventi degli ospiti, tra cui Don Francesco Fiorino, Responsabile CARITAS, il rappresentante del SASN e i rappresentanti delle OOSS dei marittimi. Le conclusioni sono state tenute dall'On. le Roberto di Mauro, Assessore Regionale alla Cooperazione, Commercio, Artigianato e Pesca e dal Dr. Massimo Russo, Assessore Regionale alla Sanità.

Gli incontri successivi si sono svolti il 10 luglio 2009 a Molfetta e il 20 ottobre 2009 a Genova.

A Molfetta sono intervenuti il Sen. Antonio Azzollini, Sindaco di Molfetta, il Sen. Francesco Maria Amoruso, Segretario III Commissione Permanente Affari Esteri Senato della Repubblica, il Prof. Tommaso Fiore ed il Dr. Guglielmo Minervini, Assessori della Regione Puglia, il Dr. Giovanni Guerisoli, Presidente CIV IPSEMA e l'Avv. Antonio Parlato, Commissario Straordinario IPSEMA.

Dopo la presentazione del progetto, a cura del Dr. Agatino Cariola e del Prof. Aldo Morrone, sono intervenuti la Dr.ssa Palmira Petrocelli, Direttore Generale IPSEMA, il Dr. Francesco Bux, membro del C.I.V. dell'INMP e l'On. le Nichi Vendola, Governatore della Regione Puglia, che ha concluso l'incontro.

A Genova l'evento è stato introdotto da Don Giacomo Martino, Direttore Nazionale Associazione Apostolato del Mare, dal Dr. Giovanni Guerisoli, Presidente CIV IPSEMA e dalla Dr.ssa Palmira Petrocelli, Direttore Generale IPSEMA.

Dopo la presentazione del progetto, effettuata dal Dr. Agatino Cariola e dal Prof. Aldo Morrone, le conclusioni sono state affidate al Dr. Alessandro Repetto, Presidente della Provincia di Genova.

Le visite mediche

Dopo pochi giorni dalle presentazioni delle attività, in ognuna delle città sono state effettuate le visite mediche, a cui i medici han-

no dedicato 4 giornate suddivise in due appuntamenti, separati tra loro da due settimane di pausa.

Oltre a Mazara del Vallo, Molfetta e Genova, le visite mediche sono state effettuate anche a Chioggia. Durante la missione a Genova, inoltre, i medici dell'INMP hanno potuto effettuare delle visite di *screening* a bordo dei mercantili Jolly Platino e Jolly Arancione della compagnia Ignazio Messina.

Le visite sono state effettuate da specialisti in dermatologia e in infettivologia. Dopo un iniziale checkup di medicina generale, i pazienti sono stati sottoposti ad un'accurata visita dermatologica, in particolare di controllo dei nei.

Conclusioni

Il progetto "C.I.M.E.: Campagna Informativa Multiculturale per l'Educazione sanitaria dei marittimi" si concluderà ad ottobre 2010 con un evento di chiusura in cui verranno presentati i principali risultati ottenuti e un'analisi dei bisogni emersi durante le fasi operative del lavoro. Un traguardo raggiunto dal progetto è stato sicuramente la possibilità che hanno avuto i beneficiari di usufruire direttamente delle visite mediche specialistiche, ma non secondario è stato l'aspetto legato alla prevenzione.

Il percorso di prevenzione è ulteriormente facilitato dalla diffusione dei materiali informativi, i quali, grazie alla schematicità dei contenuti, alle illustrazioni ed alla traduzione in più lingue, permettono ai messaggi educativi di permeare sul territorio e rafforzare i "buoni comportamenti" in un contesto più ampio, agevolando il processo di autotutela della salute.

I lavoratori del mare, grazie al progetto "C.I.M.E.: Campagna Informativa Multiculturale per l'Educazione sanitaria dei marittimi", diventano protagonisti del messaggio educativo, rappresentando essi stessi il fulcro di un "circolo virtuoso" e i potenziali portatori di un messaggio di prevenzione da diffondere sia nel proprio ambiente lavorativo che nel proprio ambito familiare e sociale. L'esperienza acquisita durante il progetto può avere, infatti, una ricaduta sull'intera comunità del marittimo.

L'elevata percentuale di marittimi stranieri incontrati in occasione delle visite ha confermato la necessità di impostare le iniziative di tipo preventivo con un taglio multiculturale, facilitando l'accesso alle informazioni proprio a quelle categorie di persone potenzialmente più vulnerabili. L'esempio fornito dal progetto può rappresentare, quindi, un modello da utilizzare anche in altri contesti, adattando la metodologia educativa ai contenuti che si vogliono promuovere e soprattutto ai soggetti destinatari.

*Homme libre, toujours tu chériras la mer!
La mer est ton miroir; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.*

Charles Baudelaire¹

¹ *Sempre il mare, uomo libero, amerai!
perché il mare è il tuo specchio; tu contempli
nell'infinito svolgersi dell'onda
l'anima tua, e un abisso è il tuo spirito
non meno amaro.*

(Trad. it. a cura di Luigi De Nardis in Charles Baudelaire, *I fiori del male*, Feltrinelli, Milano, 1996)

LIVORNO, CITTÀ GIOVANE

Annamaria Barbatto Ricci

Lo scalo livornese è considerato un porto di primo livello da Freight Leaders Club all'interno del Corridoio Tirrenico, dotato quindi di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico



Livorno, a differenza delle altre consorelle toscane, non risale agli Etruschi o ai Romani ed è nel confronto che si guadagna questo titolo. Fosse stata collocata dalle parti di New York avrebbe meritato il termine di "antica". Eppure, leggende e mitologia rivendicano origini ben più remote, oscurate dal fiorire della Repubblica pisana che affermò, nel Medioevo, la propria leadership sul mare. Fu così che la morfologia territoriale favorevole fu limitata allo sviluppo di un pugno di case, e l'approdo fu usato quale rifugio di pescherecci, finché, fra il XIII ed il XIV secoli, la tradizionale "base" navale di Porto Pisano soggiacque al progressivo interramento e la posizione favorevole di Livorno, esente da tale fenomeno, prevalse. Cosicché i Pisani costruirono lì una fortificazione ed un grande faro, chiamato "Fanale dei Pisani", dando inizio allo sviluppo vero e proprio del Porto di Livorno.

Il tramonto dell'egemonia pisana ebbe Livorno in prima linea. Sì, perché proprio al largo delle sue coste avvenne la famosa battaglia della Meloria, il 6 agosto del 1284, quando la flotta pisana fu sconfitta da quella genovese. Un regolamento di conti fra le rivendicazioni contrapposte delle due Repubbliche marinare che causò sul medio periodo il disfacimento del potere dei pisani. Il

che fece perdere loro anche la supremazia di Livorno, prima venduta ai Visconti di Milano, poi nel 1407 ai genovesi, infine, nel 1421 ai fiorentini. E qui comincia la storia vera e propria di Livorno, che, a partire dal 1521, divenne, grazie ai Medici, signori della Toscana, a cominciare da Cosimo I, lo sbocco portuale del Granducato. Il nucleo originario dell'abitato labronico fu ingrandito grazie al progetto di Bernardo Buontalenti con un sistema fortificato imponente.

A ciò si aggiunse, a partire dal 1591, l'emanazione di corpus normativo, le cosiddette "Leggi Livornine" che resero la città "porto franco", nonché concessero libertà di culto e politica a chiunque si fosse macchiato di delitti (purché non fosse assassinio o falsario), fatto che attrasse, fra l'altro, moltissimi ebrei perseguitati nella penisola iberica dall'Inquisizione. Nacque così un'operosa comunità commerciale che fece la fortuna di Livorno, dandole la connotazione di immenso porto-emporio; inoltre, a differenza di altre città italiane, qui mai gli ebrei furono rinchiusi in ghetti, costituendone la parte viva ed attiva della cittadinanza.

La popolazione si arricchì, inoltre, di numerose altre colonie di stranieri dagli armeni ai sardi, dai greci agli svedesi, dagli olandesi ai prussiani che, però, a differenza degli ebrei, non divennero cittadini toscani, pur integrandosi nel tessuto sociale della città.

L'espansione cittadina non ebbe contraccolpi dalla fine della dinastia medicea, con l'avvento della signoria degli Asburgo Lorena. Anzi, Livorno divenne porto franco anche intellettuale, ove potevano circolare le opere e gli ideali illuministici, banditi negli Stati più retrivi come pericolose avanguardie rivoluzionarie. Qui fu stampata per la prima volta –mantenendo l'anonimato sull'autore - l'opera di Cesare Beccaria "Dei delitti e delle pene"; così come qui venne stampata la terza edizione de l'Encyclopedie di Diderot e d'Alembert.

Fra alterne vicende a cavallo fra il Settecento e l'Ottocento, compresi assedi da parte di Napoleone, ma anche degli inglesi e degli spagnoli, Livorno fu battistrada del Risorgimento; ma con l'Unità d'Italia venne a perderci, perché il nuovo Governo abolì le franchigie doganali, cosa che ebbe un pesante contraccolpo negativo sui traffici portuali. La crisi fu superata grazie alla nasci-

ta dei potenti Cantieri Orlando e all'istituzione, alla fine dell'800, dell'Accademia Navale. Fra i primi cadetti vi fu l'ultimo figlio maschio di Garibaldi, Manlio, nato nel 1873 dalla sua unione con Francesca Armosino. Una figura tragica, la sua, una sorta di Aiglon garibaldino, stroncato giovanissimo, nel 1900, dalla tubercolosi.

Livorno, città modernizzatrice per eccellenza. Fra i suoi primati, a cavallo fra il XIX ed il XX secolo, quello della prima linea telegrafica, di quella telefonica, dei primi lampioni elettrici e dei primi lampioni ad incandescenza; e, ancora, di esser stata la sede di una delle prime proiezioni cinematografiche, dell'installazione del primo apparecchio a raggi X e dell'inedito manto stradale bituminoso. Inoltre, fin da metà '800 grande successo ebbero le sue terme ed i suoi stabilimenti balneari ed era nota come la "Montecatini al mare".

Sul piano politico, riportiamo due contrapposti primati: quello per aver ospitato il congresso del PSI del 1921 che segnò la nascita del Partito Comunista Italiano; quello di aver dato i natali a Costanzo Ciano – padre del genero di Mussolini – che convogliò, sì, grandi finanziamenti per opere infrastrutturali, ma procedette anche a non necessari sventramenti che travisarono parte dell'antico assetto urbanistico.

Fra il 1943 ed il 1944, la città patì terribili bombardamenti con numerosissime vittime e danni incalcolabili delle infrastrutture urbane ed industriali. La ricostruzione durò moltissimi anni, tanto che le baracche di sfollati a Fortezza Nuova furono smantellate almeno 15 anni dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Fra le figure che hanno dato lustro a Livorno, ricordiamo Amedeo Modigliani e Giovanni Fattori nell'arte; Pietro Mascagni nella musica; Giorgio Caproni nella letteratura; Carlo Azeglio Ciampi, Presidente emerito della Repubblica Italiana.

Livorno, oggi, trae grande ossigeno dal suo attivissimo Porto. Ai giorni nostri, il porto di Livorno, classificato come Big Regional (primo livello) all'interno del Corridoio Tirrenico, dal Freight Leaders Club, è uno scalo polivalente, dotato cioè di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia

di traffico (LO-LO, rotabile RO-RO, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.).

Il concetto di "Porto dei Porti" nasce proprio dalla volontà di razionalizzare e suddividere le aree portuali in base alle diverse tipologie di merce. Uno scalo dove convivono più porti, con aree portuali dedicate, dotate delle strutture e dei mezzi tecnologici più adatti per ciascun traffico.

Già nel passato Livorno, scalo multipurpose d'eccellenza, ha destinato le aree del porto storico ai servizi e ai passeggeri. Le aree del porto industriale e del porto nuovo, realizzate prima della Seconda Guerra Mondiale e pesantemente danneggiate dai bombardamenti americani, sono, invece, destinate alle merci varie. Le varie banchine, costruite dopo gli eventi bellici, sono state destinate ai nuovi traffici come l'Alto Fondale e, successivamente, la Darsena Toscana, dedicata la prima ai prodotti forestali e la seconda ai containers, tipo di traffico che si è andato affermando a partire dagli anni '80. Ultima realizzazione, in termini temporali, è quella del Molo Italia, utilizzato sia per le crociere che per le merci. L'idea è quella di dividere il traffico passeggeri da quello commerciale, distribuendolo nelle vecchie e nuove zone portuali: il porto delle crociere, il porto dei ro-ro e ro-pax, il porto dei containers, il porto dei prodotti forestali e delle auto nuove, il porto dei prodotti agroalimentari, il porto petroli, il porto delle rinfuse e dell'impiantistica.

La Piattaforma Europa, opera centrale del nuovo Piano Regolatore Portuale, permetterà di completare il quadro, definendo la nuova geografia del "Porto dei Porti". Livorno movimentava complessivamente ogni anno oltre 34 milioni di tonn. di merci, delle quali circa 13 milioni di tonn. all'imbarco e circa 20 milioni di tonn. allo sbarco. Le merci varie sono circa 24 milioni di tonn. dei quali 8 milioni di merce containerizzata, 13 milioni di merci su rotabili e circa 2,5 milioni di merci in break-bulk. Le rinfuse liquide sono pari a 8,5 di tonn. circa, mentre 1 milione di tonn. sono le rinfuse solide. Se nel 2009, a causa delle crisi economica, i traffici hanno complessivamente registrato un decremento, le previsioni per i prossimi anni sono di ripresa, attestando le quantità di merce movimentata sui valori del 2008. Il numero delle navi che fan-

no annualmente scalo al porto si mantiene stabile, intorno alle 7.500 unità, mentre cresce la dimensione media che è di circa 20,5 mila ton. La dotazione infrastrutturale del Porto permette la connessione alle principali arterie stradali e ferroviarie nazionali ed alle zone aeroportuali di Pisa e Firenze. Grazie al suo retroterra piuttosto ampio, formato principalmente da Toscana, Emilia Romagna, Umbria e Marche, molto attivo dal punto di vista imprenditoriale ed industriale, il Porto di Livorno movimentata un elevato quantitativo di merci. Al porto si può accedere attraverso due imboccature: la Bocca Nord compresa fra l'estremità Ovest della diga del Marzocco e la diga della Meloria, e la Bocca Sud compresa tra l'estremità Sud della diga Curvilinea e l'estremità Ovest della diga della Vegliaia.

La prima imboccatura (Nord) è orientata a Nord Ovest, ha un'ampiezza di circa 300 m e comunica direttamente con il Bacino S. Stefano, vasto specchio acqueo protetto ad Ovest e a Nord dalle dighe della Meloria e del Marzocco. L'altra imboccatura (Sud), attraverso la quale si svolge tutto il traffico marittimo del porto di Livorno, è orientata verso Ovest ed ha una larghezza di circa 580 m. Il canale di accesso in corrispondenza dell'imboccatura ha una larghezza di circa 190 m ed una profondità pari a 15 m. Attraverso l'imboccatura Sud si accede all'Avamposto, delimitato dalla diga curvilinea a Ovest e dalla diga della Vegliaia a Sud; l'avamposto comprende il complesso del nuovo bacino di carenaggio e la darsena Morosini. Per delimitare, almeno giuridicamente, il cosiddetto ambito portuale, primo punto di riferimento è il D.M. 06/04/1994 che fissa i limiti della Circostrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Livorno entro cui sono inserite le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti spazi acquei compresi nel tratto che va dalla foce del Calambrone fino al porticciolo Nazario Sauro. Sulla terra ferma l'ambito circostrizionale si può identificare fino al limite in cui sia possibile lo svolgimento di attività o servizi portuali; ciò, ovviamente, compatibilmente con le altre destinazioni d'uso del territorio.

Tale circostrizione è stata successivamente estesa, con D.M. 16 gennaio 2001, alle aree demaniali marittime, alle opere portuali ed agli antistanti specchi acquei in cui si effettuano operazioni

portuali compresi nel tratto di costa dell'Isola di Capraia da Punta del Frate a Punta del Fanale.

Dall'Avamporto, attraverso una bocca di accesso orientata a Ovest, larga circa 100 m, con profondità massima pari a -12.00 m s.m., si accede al porto Mediceo che costituisce l'area più vasta del Porto Vecchio. Sempre dall'Avamporto attraverso un canale di navigazione dragato a quota -13.00 m s.m. e largo circa 100 metri orientato secondo la direzione SN si accede al bacino S. Stefano. Nella parte di ponente del bacino vi è la zona di evoluzione per le navi dirette alla Nuova Darsena Petroli, alla Calata Alti Fondali Varesini ed al costruendo Molo Italia (diametro area di evoluzione pari a circa 500 m).

Dal Bacino S. Stefano, attraverso un canale largo 100 m., con larghezza utile dragata a quota - 13 m. s.m. pari a circa 70 metri, si accede al bacino di evoluzione del Porto Nuovo (diametro di area di evoluzione pari a circa 375 metri), dal quale si accede alla Darsena Toscana, alla Darsena Inghirami, alla Darsena Ugione ed al Canale Industriale. Le quote dei fondali lungo gli attracchi del Bacino S. Stefano (Nuova Darsena Petroli e Calata Alti Fondali), nel bacino di evoluzione del Porto Nuovo Industriale e nella porzione Est della Darsena Toscana sono pari a - 13 m. s.m., mentre nella restante parte del porto sono generalmente inferiori a -10.00 m s.m.

Fin dal suo insediamento, nel 1995, l'Autorità Portuale ha portato avanti un lavoro di razionalizzazione e di infrastrutturazione delle aree portuali, mettendo a disposizione degli operatori e delle compagnie di navigazione che vi approdano strutture efficienti e competitive. La logica seguita è stata quella della suddivisione degli spazi in terminals privati, specializzati nelle diverse categorie merceologiche. Ciò ha garantito uniformità di attività nelle varie zone ed ha evitato commistioni tra i diversi tipi di traffico, soprattutto per quanto riguarda quello passeggeri, a sua volta suddiviso in crociere e traghetti.

Il porto di Livorno è caratterizzato da importanti testimonianze monumentali e storiche delle quali si deve tener conto nello studio e nella pianificazione degli sviluppi futuri del porto ai fini di una loro ulteriore valorizzazione ed integrazione. Infatti, sia nel

porto vecchio (ad es. porto Mediceo, Fortezza Vecchia, diga Curvilinea) che nel porto nuovo (ad esempio Torre del Marzocco), numerosi sono i segni che testimoniano il grande passato del porto. A Livorno è in funzione il sistema Port Approach Control (P.A.C.) che garantisce la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente all'interno ed in prossimità dei bacini portuali. Per far fronte al problema della security, nel 2003 l'Autorità Portuale ha dotato il porto di Livorno di scanners in grado di controllare i contenitori in uscita ed in entrata, di personale di vigilanza altamente qualificato, di un sistema di telecamere a circuito chiuso per monitorare l'attività all'interno dei terminals portuali, di una buona illuminazione, nonché di un controllo sugli accessi ai varchi tramite appositi badges identificativi del personale (Gate Transit Security – G.T.S.).

Questi adeguamenti hanno permesso allo scalo di ottenere la certificazione di sicurezza relativamente agli standards richiesti dagli Stati Uniti in seguito agli avvenimenti dell'11 settembre 2001. Tutto ciò nel pieno rispetto della legge sulla tutela dei dati personali ed evitando una militarizzazione di un porto che, secondo i disegni dell'Autorità Portuale, è destinato invece a diventare sempre più parte integrante della città.

Per acquisire, a livello nazionale ed internazionale, maggiore competitività nel settore della mobilità delle merci e per corrispondere alle esigenze del sistema produttivo toscano, aiutandolo a difendere ed allargare i propri mercati, è indispensabile che la componente logistica sia costantemente competitiva e si sta lavorando in tal senso.

Le aree di Pisa, Livorno e Collesalveti rappresentano un potenziale di sviluppo per l'offerta di servizi di logistica integrata che veda al centro Livorno ed i suoi collegamenti con l'interporto di Guasticce, l'Autoparco del Faldo e l'aeroporto di Pisa. La Piattaforma Logistica Toscana, che mette in rete tutte le infrastrutture regionali, è una scelta strategica che contribuisce al disegno di una Toscana innovativa, che si pone al centro dell'Europa e in sintonia con le dinamiche della globalizzazione. Obiettivo del progetto è quello di favorire la massima integrazione fra tutti i sistemi di trasporto e tutte le infrastrutture trasportistiche: porti, aeroporti, in-

terporti, strade, ferrovie; massima integrazione fra la costa e l'area metropolitana centrale.

Gran parte degli investimenti regionali sono destinati ai progetti che costituiscono l'ossatura della Piattaforma Logistica Toscana: il corridoio tirrenico, il nodo fiorentino dell'Alta velocità/Alta Capacità, il collegamento Grosseto-Fano, la navigabilità dello Scolmatore dell'Arno e del Canale dei Navicelli, i porti di Livorno, Carrara e Piombino, la viabilità e la rete ferroviaria regionale.

IL POSSIBILE RILANCIO DEI PORTI ITALIANI

Susanna Fara

Fra le infrastrutture più importanti per l'economia del nostro Paese, e allo stesso tempo tra le meno sfruttate a livello di potenzialità inesprese, vi è il sistema portuale italiano. I porti presenti sul nostro territorio, dopo aver conosciuto un periodo di sviluppo tra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila, hanno rallentato la loro crescita, soprattutto in termini di traffico merci, aumentando il loro divario rispetto ai principali porti europei.



Il sistema delle infrastrutture in Italia presenta ancora oggi situazioni diffuse di grave arretratezza con effetti che influenzano direttamente in modo negativo le prospettive di sviluppo economico del nostro Paese, la competitività dell'apparato produttivo e, di conseguenza, la qualità della vita dei cittadini. Questo ritardo è registrato dal nostro Paese, soprattutto, rispetto ai suoi principali *partners* europei e alla maggior parte dei paesi industrializzati. Le condizioni critiche della finanza pubblica, inoltre, rendono limitate le risorse disponibili per nuovi investimenti in questo settore, necessari ad aumentare la quantità delle infrastrutture e a migliorarne la qualità in termini di sicurezza.

In Italia, la spesa pubblica in conto capitale relativa agli investimenti fissi lordi, di cui le infrastrutture costituiscono una buona parte, si attesta nel 2008 al 2,2% del Pil a fronte del 2,5% della media dei Paesi di area euro¹.

¹ Dati Ance, 2008.

La mancanza di finanziamenti adeguati e l'assenza di una pianificazione reale hanno portato negli ultimi anni al consolidamento di un approccio "emergenziale" alle opere pubbliche, spesso insufficiente. Alle difficoltà economiche e all'assenza di una capacità progettuale di lungo periodo si aggiungono, e si moltiplicano sempre più, le problematiche legate all'inquinamento e alla sicurezza.

Negli ultimi anni, gli investimenti effettuati non sono stati sufficienti a colmare il gap con gli altri Paesi europei e del mondo. Il ritardo italiano nel consolidamento di infrastrutture efficaci ed efficienti è sancito dalle classifiche internazionali, impietose sullo stato del nostro Paese. L'ultima graduatoria stilata dal World Economic Forum², riferita al soddisfacimento dei requisiti minimi delle infrastrutture, colloca l'Italia al 59° posto (su 133 Paesi). Lo stesso organismo, nella classifica relativa alla qualità delle infrastrutture nel loro complesso, considera l'Italia al 72° posto, tra Messico e Marocco, con un punteggio di 3.8 su una scala che ha 1 come valore minimo e 7 come valore massimo di estensione ed efficienza secondo standard internazionali. L'Italia dunque, ricopre una posizione ben lontana non solo dalla Svizzera che detiene il primato, ma anche, dalla Francia (quinta), dalla Germania (sesta) e dalla Spagna (ventottesima).

Fra le infrastrutture più importanti per l'economia del nostro Paese, e allo stesso tempo tra le meno sfruttate a livello di potenzialità inespresse, vi è il sistema portuale italiano. I porti presenti sul nostro territorio, dopo aver conosciuto un periodo di sviluppo tra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila, hanno rallentato la loro crescita, soprattutto in termini di traffico merci, aumentando il loro divario rispetto ai principali porti europei. Le ragioni di questo dislivello possono essere comprese se si analizzano nel dettaglio le caratteristiche infrastrutturali degli scali marittimi italiani e le si confronta con quelle dei principali paesi del continente.

² *World Economic Forum*, The Global Competitiveness Report 2009-2010, 2009.

Al 31 dicembre 2007³, i porti presenti sul territorio nazionale sono 263, mentre gli accosti sono 1.523. La lunghezza complessiva degli accosti supera di poco i 400 chilometri, con una media di 263,4 metri per accosto e di 1,5 chilometri per porto. Gli accosti sono per la maggior parte dedicati alla navigazione da diporto (468), seguita dal pescato (419) e dal servizio passeggeri (382), mentre gli accosti dedicati ai container sono il numero più basso (116), dato che evidenzia come in Italia si prediliga per le merci il trasporto su gomma piuttosto che quello per mare. In questo senso occorre segnalare che l'88% delle merci viaggia su strada trascurando le potenzialità, sia a livello economico sia di impatto ambientale, che comporterebbero l'utilizzo, l'ampliamento e la messa a regime delle Autostrade del Mare.

Lo scarso utilizzo della via marittima per il trasporto delle merci è comprovato anche dalla dotazione degli accosti: solamente 267 sono dotati di arredamento meccanico e il numero complessivo di binari ferroviari negli accosti italiani è di 242. In particolare a Sud e nelle Isole, la maggioranza degli accosti non è attrezzata dal punto di vista infrastrutturale al carico/scarico di merci. Sono, infatti, 95 i siti dotati di arredamento meccanico a fronte dei 128 del Nord e 46 i binari ferroviari a fronte dei 172 settentrionali.

I dati sulla capacità degli accosti, infine, evidenziano come la superficie complessiva dei piazzali per le merci in Italia sia pari a 15.377.998 metri quadri e la capacità dei magazzini (frigoriferi e di altra natura) sia 6.348.817 metri cubi. Analizzando in dettaglio la dotazione infrastrutturale dei principali porti italiani (dati al 2008), mostra che se il più grande per superficie totale è quello di Venezia (20.450.000 di metri quadri), quelli dotati di una maggiore area di movimentazione dei container sono i porti di Genova (1.359.355 metri quadri), Gioia Tauro (1.133.766) e Taranto (1.000.000).

³ Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Dotazione infrastrutturale dei principali porti italiani

Anno 2008 - Valori assoluti

Porto	Profondità massima fondali (m)	Lunghezza delle banchine (m)	Superficie totale porto (m ²) (*)	Superficie moviment. container (m ²)	Gru adibite a movim. container	Capacità di moviment. container (TEUs/anno)	Terminal container
Gioia Tauro	18,0	5.152	6.090.000	1.133.766	25	n.d.	1
Taranto	25,0	9.995	3.408.560	1.000.000	33	2.000.000	1
Cagliari-Sarroch	16,0	7.081	5.962.000	435.000	8	550.000	2
Genova	15,0	23.318	5.588.300	1.359.355	55	1.975.000	3
La Spezia	14,0	5.100	543.000	330.000	10	1.300.000	2
Savona-Vado	20,0	4.800	800.000	170.000	4	300.000	1
Venezia	9,8	30.000	20.450.000	600.000	7	700.000	2
Trieste	18,0	12.128	2.304.000	400.000	12	400.000	1
Ravenna	11,5	14.000	15.000.000	350.000	12	350.000	2
Livorno	13,0	11.000	2.500.000	543.000	28	1.000.000	2
Napoli	15,0	11.145	1.426.000	200.000	6	n.d.	3
Salerno	13,0	3.155	500.000	150.000	8	450.000	2

(*) Esclusi specchi acquei e aree a funzione urbana.

Fonte: Elaborazione su dati Banca d'Italia.

Questi dati, paragonati alle infrastrutture dei principali porti europei e del Mediterraneo, evidenziano l'arretratezza italiana, comprovata dalle classifiche internazionali. Il World Economic Forum, posiziona l'Italia all'ottantatreesimo posto (su 133) nella graduatoria sulla qualità delle infrastrutture portuali. Nelle prime dieci posizioni, invece, si trovano ben sette paesi europei: Olanda (terza), Finlandia (quarta), Germania (quinta), Belgio (sesto), Islanda (ottava), Danimarca (nona) e Francia (decima)⁴.

I porti di Anversa, Le Havre, Rotterdam e Amburgo, infatti, hanno una dimensione portuale che va due a cinque volte quella di Venezia e una superficie di movimentazione container considerevolmente superiore. Un fattore ritenuto fondamentale per il traffico merci, inoltre, è la lunghezza delle banchine, direttamente correlata alla possibilità di attracco per i carichi massimi: gli scali di Anversa e Rotterdam hanno banchine lunghe, rispettivamente, 156 e 74 Km, misure ben superiori ai 30 Km di Venezia e ai 23 Km di Genova. Una considerazione simile si deve fare per quanto concerne la profondità dei fondali: solo gli scali di Taranto, Gioia Tauro e Trieste hanno un pescaggio all'altezza dei principali porti europei e sono quindi in grado di accogliere le navi a pieno carico provenienti dall'Oriente e dal Mediterraneo.

Le deficienze infrastrutturali dei porti italiani quindi vanificano le possibilità, date dalla posizione geografica del Paese, di ricoprire il ruolo strategico di piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo. L'Italia potrebbe, infatti, essere il canale privilegiato di accesso per i carichi diretti verso l'Europa Centrale, diventando punto di collegamento tra l'Unione Europea e i paesi nordafricani, quelli che si affacciano sul Mar Nero e le economie asiatiche, i cui carichi risparmierebbero, secondo un'indagine realizzata Banca d'Italia, dalla circa cinque giorni di viaggio se usufruissero degli approdi italiani invece di utilizzare quelli del cosiddetto *Northern Range*⁵.

⁴ World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2009-2010*, 2009.

⁵ Il *Northern Range* comprende la fascia atlantica del Nord Europa e il Canale della Manica. I principali porti ubicati in quest'area sono Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema, Zeebrugge, Le Havre. Con *West Med*, invece, ci si riferisce all'area occidentale del Mar Mediterraneo i cui scali più importanti sono Algeciras, Valencia, Barcellona, Marsiglia

La necessità di sfruttare queste potenzialità, unita a quella di ridurre il traffico merci su gomma, sia per esigenze di sostenibilità ambientale sia per i problemi di congestione e sicurezza ad esso connessi, ha spinto i Governi degli ultimi anni a tentare di sviluppare i porti internazionali e le cosiddette "Autostrade del Mare". Il potenziamento delle Autostrade del Mare permetterebbe agli autotrasportatori di imbarcarsi su una delle linee marittime nazionali e attraversare il Paese da Nord a Sud riducendo tempi di percorrenza, consumi e inquinamento. Nella Finanziaria 2008 il Ministero dei Trasporti ha stanziato 231 milioni di euro per i successivi tre anni per le Autostrade del Mare in forma di *Ecobonus*, un sistema di rimborso economico fino al 30% del costo dei biglietti marittimi per gli autotrasportatori che scelgono per il loro carico le rotte marittime. Ad oggi, le Autostrade del Mare attive sono: Catania-Civitavecchia, Catania-Livorno, Catania-Genova, Catania-Napoli, Catania-Ravenna, Messina-Salerno, Palermo-Civitavecchia, Palermo-Genova, Palermo-Napoli, Palermo-Salerno (oltre tutte quelle attive con la Sardegna); quelle internazionali sono Barcellona-Genova, Barcellona-Palermo, Barcellona-Civitavecchia, Valencia-Genova, Tolone-Civitavecchia, Tunisi-Genova, Tunisi-Livorno, Tunisi-Civitavecchia e Tunisi-Napoli.

Appare evidente quanto ancora debba essere fatto in questo settore e come l'Italia riesca a sfruttare solo una parte del particolare patrimonio offerto dalla propria posizione geografica.

Il potenziamento delle infrastrutture portuali, inoltre, genererebbe domanda per i servizi complementari di trasporto via terra e fornirebbe impulso a un indotto che comprende numerosi settori di attività economica ad esso connessi. I porti potrebbero rappresentare, dunque, un volano per lo sviluppo economico, ma per la loro affermazione internazionale e nazionale come mezzo di trasporto competitivo è necessario incrementare anche le infrastrutture di trasporto che dovrebbero consentire il rapido smistamento dei carichi giunti negli scali, quindi reti stradali e, soprattutto, ferroviarie. Gioia Tauro, ad esempio, il principale porto italiano per movimento container, è priva di un collegamento diretto alla rete ferroviaria nazionale.

La collocazione geografica dell'Italia, dunque, e la crescita del

traffico proveniente dai mercati asiatici, dovrebbero incentivare lo sviluppo delle infrastrutture portuali e l'offerta di servizi efficienti e qualitativamente validi a favore dell'intermodalità, per rendere il Paese competitivo in questo settore dei trasporti a livello internazionale. Ad oggi, infatti, gli scali marittimi italiani sono caratterizzati da un bacino d'utenza chiuso, essenzialmente domestico, una connotazione conferitagli dalla bassa percentuale di merci provenienti o destinate a porti europei.

Nel 2008, infatti, tra i primi quindici porti europei per movimentazione di container solo due sono italiani, Gioia Tauro (sesto) e Genova (quindicesimo), capaci di registrare, dal 2003, un incremento pari, rispettivamente al 12,6% e 10%. Si tratta comunque di percentuali irrisorie se paragonate con il 192,7% registrato dallo scalo di Ambarli, in Turchia, il 118,2% da quello di Zeebrugge, in Belgio, o il 51% dello storico porto di Rotterdam.

Per quanto riguarda il contesto europeo, sono oltre 10 milioni gli occupati nel settore dei trasporti delle merci. Con un giro di affari di circa mille miliardi di euro, l'incidenza sul Pil comunitario supera il 10%. Pertanto, una delle sfide decisive per il futuro dell'Unione Europea, consiste nella realizzazione di un sistema di trasporto delle merci che consenta di rafforzarne l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità sociale e ambientale, nella consapevolezza della crescente rilevanza che il commercio ha sull'economia comunitaria.

Un'importante iniziativa comunitaria per favorire il consolidamento del trasporto marittimo di merci come valida alternativa al trasporto stradale è stata certamente la decisione di includere, tra i progetti giudicati prioritari per il completamento della rete trans-europea dei trasporti, la realizzazione di quattro "Autostrade del mare" (TEN-T):

l'autostrada del Mar Baltico (che collega gli Stati Membri del Mar Baltico con gli Stati Membri dell'Europa centrale e orientale);

l'autostrada del mare Europa occidentale (che collega la Spagna con gli Stati Membri che si affacciano sull'Atlantico e sul Mare del Nord);

l'autostrada del mare Mediterraneo sud-occidentale (che collega Spagna, Francia, Italia con i Paesi del Mediterraneo sud-occidentale);

l'autostrada del mare Mediterraneo Orientale (che collega gli Stati Membri del Mare Adriatico con il Mar Ionio e gli Stati del Mediterraneo orientale, inclusa l'isola di Cipro).

Le "Autostrade del mare", così come le altre iniziative comunitarie finalizzate al potenziamento dei collegamenti marittimi, hanno favorito la crescita del traffico marittimo di merci, sia intra sia extra-europeo, che ha raggiunto nel 2006 oltre 1.540 miliardi di tonnellate-chilometro, contro 1.350 miliardi di tonnellate-chilometro del 2000.

Insieme alla crescita e all'ampliamento delle reti infrastrutturali in Italia e in Europa, si fa sempre più pressante la necessità di puntare sulla sicurezza e sulla prevenzione come fattori di sviluppo correlati e imprescindibili.

La "sicurezza marittima" è definita dal Regolamento CE n. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, come "la combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali"⁶.

In Italia, la legge 84/1994 disciplina l'ordinamento e le attività portuali e attribuisce, con l'articolo 3, le competenze in materia di sicurezza della navigazione al Comando generale del Corpo delle Capitanerie, mentre al comma 4 dell'articolo 4, dedicato alla classificazione dei porti, stabilisce che "le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri: entità del traffico globale e delle rispettive componenti; capacità operativa degli scali derivanti dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi am-

⁶ Comma 5, articolo 2, Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento Europeo del Consiglio del 31 marzo 2004.

bientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni"⁷.

L'articolo 6, invece, attribuisce all'Autorità Portuale (dove costituita) poteri di regolamentazione e di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi connessi alle operazioni portuali e alle attività commerciali e industriali esercitate nei porti. Le Autorità Marittime, invece, sono competenti in materia di sicurezza della navigazione e dell'approdo (art 14). L'articolo 24, infine, definisce le norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro.

Nel 2007 lo Stato italiano ha recepito la Direttiva comunitaria 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti, approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 26 ottobre 2005. Il decreto legislativo n. 203/2007, come stabilito nell'articolo 1, ha l'obiettivo di individuare le "misure di sicurezza marittima aventi come obiettivo il miglioramento della sicurezza nei porti e tali da garantire che le misure adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 ne risultino rinforzate". In particolare, il decreto prevede (articolo 6) che ogni Autorità Portuale o Autorità Marittima provveda ad elaborare una valutazione di sicurezza per ciascun porto soggetto all'applicazione delle norme del decreto, e che l'Autorità di Sicurezza del Porto, di concerto con l'Autorità Portuale, elabori un piano di sicurezza del porto che prenda in considerazione le specificità delle diverse zone del porto e integri i piani di sicurezza degli impianti portuali (articolo 8).

L'Allegato I al decreto legislativo indica le caratteristiche della Valutazione di sicurezza del porto e stabilisce che debba tenere in considerazione almeno i seguenti elementi: "Individuazione e valutazione dei beni e delle infrastrutture che è importante proteggere; individuazione di possibili minacce a beni e infrastrutture e della loro probabilità di verificarsi al fine di determinare le misure di sicurezza classificandole per ordine di priorità; identificazione,

⁷ Comma 4, articolo 4, legge 84/1994.

selezione e classificazione per ordine di priorità delle contromisure e degli adattamenti procedurali e loro grado di efficacia per ridurre la vulnerabilità; identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, delle politiche e delle procedure". Per affrontare il tema della sicurezza nei e dei porti, come per le altre infrastrutture, non si può prescindere inoltre dall'impatto che le attività legate al trasporto marittimo hanno sull'ambiente circostante. La politica di riequilibrio modale dei trasporti è incentrata sull'integrazione e l'incremento dei servizi di trasporto per ferrovia, vie navigabili o per mare e sulla diminuzione dei trasferimenti su strada. Negli ultimi dieci anni si è registrato un incremento del trasporto marittimo sia per quanto riguarda le merci (+26%) sia per i passeggeri (+23%)⁸. In generale, il traffico totale di rinfuse, sia liquide che solide, si sta ridimensionando a favore del traffico di merci in contenitore e Ro/Ro, forme di trasporto più moderne e sostenibili. L'aumento dei volumi di traffico marittimo, in particolare quello internazionale, tuttavia ha portato ad un aumento delle emissioni di SOx, nonostante l'andamento decrescente delle emissioni totali di tale inquinante. Allo stesso tempo, alcuni porti cominciano a sperimentare e programmare alcune innovazioni tecniche (come il sistema di alimentazione da terra delle navi ferme in banchina) con l'obiettivo di ridurre le emissioni in atmosfera e l'inquinamento acustico.

⁸ Centro Documentazione Eurispes.

IL DIRITTO DI VOTO NEGATO AI NAVIGANTI

Florinda Masaracchia*

Non esiste ad oggi una legge che permetta alla gente di mare di esprimere il proprio voto. I marittimi imbarcati su navi italiane o straniere in acque straniere se non riescono a raggiungere il proprio luogo di residenza il giorno stabilito per la votazione non parteciperanno alla consultazione. Allo studio ipotesi di soluzione diverse, ma ancora nessuna legge è al vaglio del Parlamento.



Il problema del voto dei marittimi, si definisce problema, poiché, in verità, è divenuto tale quello che secondo la Carta Costituzionale dovrebbe essere un diritto o, meglio, il diritto per eccellenza. L'articolo 1 della Carta Costituzionale Italiana, infatti, recita: *"L'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro. La sovranità appartiene al popolo che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione"*.

La sovranità del popolo è espressa proprio attraverso il voto, che permette ai cittadini di essere partecipi della *Res Publica*.

Normalmente il cittadino esprime il proprio voto recandosi ai seggi elettorali istituiti presso il proprio Comune di residenza, ove egli risulta iscritto nelle liste elettorali, ovvero sia gli elenchi dei cittadini che possono esercitare il diritto di voto avendo i requisiti richiesti dalla legge. Il cittadino deve, a grandi linee, recarsi personalmente al seggio elettorale, istituito presso la circoscrizione del Comune di residenza, presentando il certificato elettorale, precedentemente ricevuto presso il proprio domicilio, unitamente ad un documento di identità ed esercitare così, nelle apposite cabine, il pro-

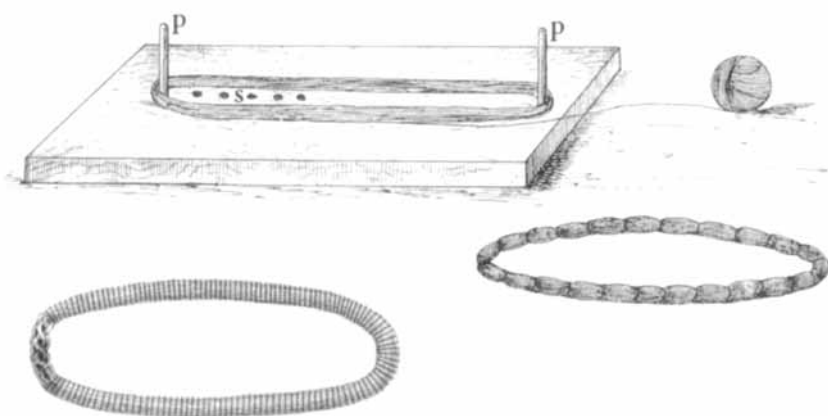
* Avvocato

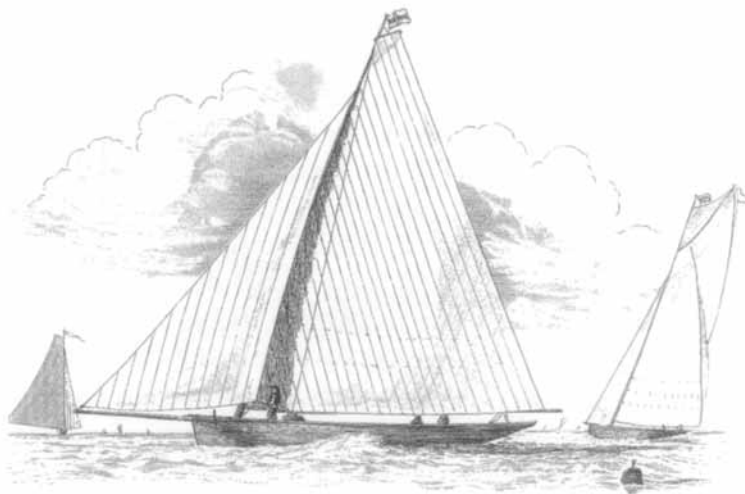
prio diritto segnando il simbolo del partito e/o il nome del candidato preferito. Ma che succede se quei cittadini sono impegnati per ragioni di servizio (ovvero a causa di un particolare mestiere od occupazione) in un luogo diverso da quello del comune di residenza e non possono recarvisi nei giorni stabiliti per la votazione? Non possono esercitare il diritto di esprimere il proprio consenso per il candidato o per il partito favorito? La questione è stata sollevata più volte, in particolar modo riferita ai militari delle Forze Armate (e più in generale i Corpi Armati al servizio dello Stato) ed ai naviganti. In verità, la legge ha previsto l' eventualità che talune categorie di cittadini fossero impossibilitate a recarsi nei luoghi di residenza al fine di esercitare il proprio diritto di voto nei giorni stabiliti; ed infatti il Decreto del Presidente della Repubblica n. 361 del 30 marzo 1957, per l'elezione della Camera dei Deputati, agli articoli 49 e 50 di detto Decreto, prevede tale circostanza.

L'articolo 49 in materia di Forze Armate e, più in generale, di Corpi Armati al servizio dello Stato recita:

"1. I militari delle Forze armate nonché gli appartenenti a corpi organizzati militarmente per il servizio dello Stato, alle forze di polizia ed al Corpo nazionale dei vigili del fuoco sono ammessi a votare nel Comune, in cui si trovano per causa di servizio.

2. Essi possono esercitare il voto in qualsiasi sezione elettorale, in soprannumero agli elettori iscritti nella relativa lista e con prece-





denza, previa esibizione del certificato elettorale, e sono iscritti in una lista aggiunta.

3. È vietato ad essi di recarsi inquadrati o armati nelle sezioni elettorali.

4. La loro iscrizione nelle relative liste è fatta a cura del presidente”.

Il successivo articolo 50 del medesimo D.P.R., invece, riguarda proprio la “Gente di Mare” - più in generale i naviganti - non presenti, per motivi di imbarco, nel proprio comune di residenza il giorno della votazione e prevede:

“1. I naviganti fuori residenza per motivi di imbarco sono ammessi a votare nel Comune ove si trovano.

2. Essi possono esercitare il voto in qualsiasi sezione elettorale del Comune stesso, in soprannumero agli elettori iscritti nelle relative liste, previa esibizione del certificato elettorale, corredato dai seguenti documenti:

a) certificato del comandante del porto o del direttore dell’aeroporto attestante che il marittimo o l’aviatore si trova nell’impossibilità di recarsi a votare nel Comune di residenza per motivi di imbarco; limitatamente a questi fini, il direttore dell’aeroporto viene considerato autorità certificante;



b) certificato del Sindaco del Comune, di cui al primo comma, attestante l'avvenuta notifica telegrafica, da parte del Comune stesso, non oltre il giorno antecedente la data della votazione, al Sindaco del Comune che ha rilasciato il certificato elettorale, della volontà espressa dall'elettore di votare nel Comune in cui si trova per causa di imbarco.

3. I predetti elettori sono iscritti, a cura del presidente della sezione, nella stessa lista aggiunta di cui al secondo comma dell'articolo precedente.

4. I Sindaci dei Comuni che hanno rilasciato i certificati elettorali, sulla base delle notifiche telegrafiche previste dal secondo comma, compileranno gli elenchi dei naviganti che hanno tempestivamente espresso la volontà di votare nel Comune ove si trovano per causa di imbarco e li consegneranno ai presidenti di seggio prima dell'inizio delle operazioni di voto. I presidenti di seggio ne prenderanno nota, a fianco dei relativi nominativi, nelle liste di sezione".

La normativa ora citata è, invero, dettata dalle esigenze di oltre 50 anni fa (il decreto è del 1957!) ed attuabile con le tecniche dell'epoca; tuttavia non ha però risolto mai totalmente, né in maniera definitiva, il problema tuttora persistente e che balza agli occhi (ed alla cronaca) ogni qual volta si è prossimi ad una nuova consultazione elettorale.

Le soluzioni, prospettate dal succitato decreto, sono piuttosto far-

raginose e difficilmente attuabili in concreto, in quanto, con tutta probabilità, il "navigante" non conosce preventivamente la propria destinazione o non è ben consapevole di dove egli si troverà nel giorno della votazione.

La problematica è triplice:

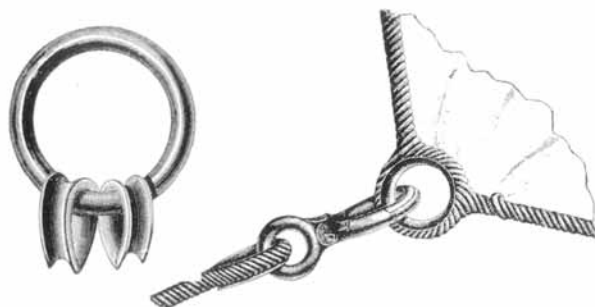
- 1) I marittimi italiani sono imbarcati su navi battenti bandiera italiana o straniera, ma naviganti in acque italiane.
- 2) I marittimi italiani sono imbarcati su navi battenti bandiera italiana, ma naviganti in acque straniere;
- 3) I marittimi italiani sono imbarcati su navi battenti bandiera straniera e naviganti in acque straniere;

Il primo punto è sicuramente di più semplice soluzione, in quanto, navigando in acque italiane, il primo comune ove si tocca terra può essere deputato alla votazione (fermo restando l'assolvimento degli oneri procedurali di cui all'art. 50 del D.P.R. 361/1957): tale è il caso preso in considerazione dalla normativa vigente.

Dato il tortuoso percorso burocratico, però, i marittimi che si avvalgono di questo sistema sono pochissimi, per cui agevolmente si può dire che, di fatto, la "Gente di Mare", od una buona parte di essa, non vota o non ha mai votato.

Più complesse risultano le circostanze di cui ai punti 2) e 3), non contemplate dalla vigente normativa.

Non è dato sapere, infatti, se e quando la nave - italiana o straniera che sia - con a bordo equipaggio italiano navigante in acque straniere toccherà le acque territoriali italiane e, quindi, se effetti-



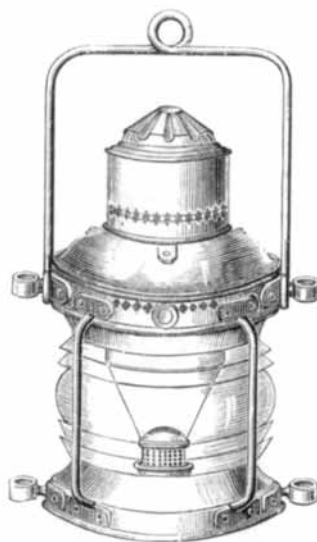
vamente il giorno deputato alla votazione raggiungerà un Comune dello Stato Italiano ove ogni avente diritto al voto possa, di fatto, esercitarlo.

Ad oggi, ribadiamo, non esiste una legge che regoli dette circostanze a garanzia del diritto di voto ai marittimi i quali, imbarcati su navi italiane o straniere in acque straniere, non riescano a raggiungere un Comune italiano il giorno stabilito per la votazione, poiché, ad es., non è previsto nell'itinerario di viaggio.

La situazione si complica ulteriormente se l'elezione riguarda la provincia in quanto, come stabilito dall'art. 1 lettera f) del decreto-legge 3 maggio 1976, n. 161, convertito nella legge 14 maggio 1976, n. 240, i naviganti sono ammessi a votare, per tali elezioni, in qualsiasi sezione del Comune ove si trovino per motivi d'imbarco, sempre che siano iscritti nelle liste di un comune (della regione o) della provincia.

Letteralmente il testo dell'articolo 1: *"Alle disposizioni di legge per l'elezione dei consigli regionali delle regioni a statuto normale, dei consigli provinciali e dei consigli comunali sono apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:*

...Omissis... f) per le elezioni regionali e provinciali, gli elettori di cui agli articoli 49 e 50 del testo unico 30 marzo 1957, n. 361,



possono esercitare il diritto di voto, secondo le modalità di cui ai predetti articoli, nel comune ove si trovano, sempre che gli stessi siano elettori di un comune della regione o della provincia”.

Appare chiara l'esigenza di una legiferazione univoca e definitiva che semplifichi le regole in materia.

Circa due anni or sono il Sindacato dei Marittimi ha sottoposto la questione al Governo, il quale, consapevole del problema, ha affidato il caso ad un'apposita Commissione che si occuperà di studiare la vicenda e trovare la soluzione migliore.

Purtroppo, dato il copioso lavoro che vede impegnate le cariche istituzionali, nonché la complessità della materia, a tutt'oggi si sono fatti solo piccoli passi e si sono aperte delle ipotesi di soluzione diverse, ma ancora nessuna legge è al vaglio del Parlamento.

Ci auguriamo che sia il momento giusto per arrivare a rendere effettivo un diritto che dovrebbe essere quello garantito per eccellenza, anche se i tentativi proposti non sembrano essere risolutivi, almeno non del tutto.

Ad esempio, era stata avanzata la proposta che, sulle navi battenti bandiera italiana con Comandante italiano, fosse prevista l'istituzione dei seggi a bordo, approntati alla votazione dei membri italiani ivi imbarcati, il cui Presidente di seggio sarebbe, come è ovvio, il Comandante della nave.

Il Comandante (Presidente di seggio), conclusa la votazione e fatto lo spoglio dei voti, dovrebbe provvedere alla trasmissione dei dati in via telematica (o postale) al Ministero dell'Interno.

Questa soluzione ha, tuttavia, destato non poche polemiche in ordine al diritto alla segretezza del voto.

Poniamo, infatti, il caso di una nave battente bandiera italiana, con Comandante italiano, il cui equipaggio vede tra le sue fila soltanto 2 cittadini italiani (uno dei quali il Comandante stesso) evidentemente la procedura ora spiegata risulta, nel caso di specie, inapplicabile in quanto altamente lesiva del diritto alla segretezza del voto, previsto e tutelato dall'art. 48 della Carta Costituzionale, che stabilisce a chiare lettere: *“Il voto è personale ed uguale, libero e segreto. Il suo esercizio è dovere civico”.*

Se, infatti, i membri dell'equipaggio cittadini italiani sono in due ed uno di essi è anche Presidente di seggio (il Comandante), questi,

operando lo spoglio, lede automaticamente ed inevitabilmente il diritto sancito dall'art. 48 della Carta Costituzionale dell'altro cittadino/membro dell'equipaggio, che ha votato nello stesso seggio.

Una soluzione alternativa potrebbe essere il voto per corrispondenza, come per gli Italiani residenti all'estero, ma anche questa procedura presenta caratteri di non pronta soluzione, posto che non potrebbe essere semplicemente estesa la previsione normativa del voto riservata ai cittadini residenti all'estero, in quanto differente nei presupposti, ma dovrebbe essere ideata una procedura (e quindi una legge) apposita per i marittimi.

Certo è che, in un mondo sempre aggiornato nel settore delle tecnologie applicate, sarebbe possibile attuare un sistema telematico di trasmissione dati - come già in uso in altri Stati - che, con i dovuti accorgimenti, possa finalmente garantire anche alla Gente di Mare il diritto di espressione della propria sovranità.

In ordine alla problematica affrontata, altro caso di non facile soluzione è quello del c.d. "Comandante Europeo", ovvero la possibilità, sancita dalla Commissione Europea, che il Comandante di una nave della Comunità Europea non abbia la stessa nazionalità della nave; ad esempio, una nave battente bandiera italiana comandata da un soggetto di nazionalità francese. Cosa accadrebbe in tal caso? Potrebbe essere un cittadino francese Presidente di un seggio elettorale italiano? A queste e alle altre domande, che sono tuttora prive di risposta, ci auguriamo possa dare riscontro una pronta ed esaustiva statuizione normativa *ad hoc*.

IL NEW YORK HARBOR RISALE LA CHINA

Maria Pia Donati

Secondo recenti analisi il 40% dell'attuale popolazione USA, ovvero 100 milioni di individui, ha origini da quel cammino della speranza che aveva come tappa ineludibile il caos della Registry Room in Ellis Island. Oggi il porto di New York subisce un calo del traffico delle merci vicino al 13%. Ancor peggio il regresso nel settore dei container, che ha patito un punto percentuale in meno, ulteriore segnale di crisi la riduzione del numero degli occupati.



Nell'immaginario collettivo la locuzione "Porto di New York" (il New York Harbor) evoca fotogrammi rimasti nella storia del cinema: quelli leggendari risalenti al 1954, appartenenti al famoso "Fronte del Porto" diretto da Elia Kazan, vincitore di 8 premi Oscar: in esso giganteggia la vicenda della "redenzione" di un lavoratore portuale, Terry Molloy, interpretato da un mitico Marlon Brando. Più recentemente Cinecittà ha ospitato la ricostruzione della New York portuale di metà '800 servita per fare da sfondo al film "Gangs of New York" di Martin Scorsese, con Leonardo di Caprio quale protagonista.

Uno dei due film fu girato là dove era ambientato: se la piscina di Cinecittà, con i moderni mezzi della digital-compositing ed il genio creativo di Dante Ferretti, fu trasformata in uno dei moli d'attracco della New York ottocentesca, il porto di Hoboken (New York) sia pure non propriamente cuore del porto di New York, prestò i fondali alla vicenda contemporanea immaginata dal soggetto e sceneggiatore Budd Schulberg, mentre veri lavoratori portuali funsero da comparse.

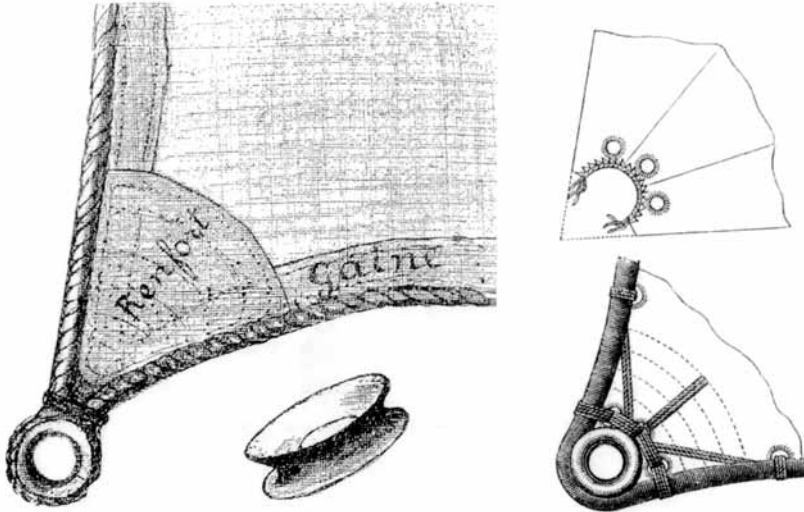
Ma torniamo a quel labirinto di fiumi, baie ed estuari allo sbocco

del fiume Hudson, a sud di Manhattan che viene definita "Porto di New York", ampia intorno ai 3.100 chilometri quadrati e con una linea costiera di oltre 1.600 chilometri.

Al momento del suo massimo fulgore, il Porto si estendeva su 1.045 chilometri in cui si susseguivano moli ed aree portuali attrezzate suddivisi in 12 porti attivi, quali: Manhattan, Brooklyn, Queens, il Bronx, Staten Island, Perth Amboy, Elizabeth, Bayonne, Newark, Jersey City, Hoboken e Weehawken.

Un porto dalla storia lunga, soprattutto considerando che le vicende storiche degli Usa hanno come punto di partenza il XVI secolo. Comunque la morfologia del luogo è da sempre stata, per la propria conformazione naturale, favorevole all'insediamento portuale, tant'è che la popolazione indigena dei Lenape già localizzava in quest'area un punto di riferimento per la pesca e gli approdi. Fu lì che venne a contatto con Giovanni da Verrazzano nel 1524 - nativo di Greve in Chianti - che gettò l'ancora nella zona detta "The Narrows" ma non approfondì l'esplorazione, cosicché neanche s'accorse che l'area era posta in realtà all'estuario di un grande fiume. A farlo fu, invece, ai primi del '600, il capitano inglese Henry Hudson, esploratore in nome della Compagnia delle Indie Olandesi che, al suo ritorno in patria, fu persino processato per aver navigato sotto bandiera straniera, avendo dato un vantaggio competitivo nella conquista territoriale alla concorrenza olandese.





Malgrado ciò, il suo nome rimase nella storia, nei luoghi da lui esplorati, perché non solo il fiume che sfociava nell'area newyorchese fu battezzato Hudson, ma troviamo, a Nord, in Canada, la Baia che da lui prese il nome, dopo che ebbe scoperto, stavolta sotto bandiera inglese, il mitico "passaggio a Nord Ovest" (e ci lasciò la pelle, insieme col figlio, perché rimasero vittime di un ammutinamento).

Risale al 1624, invece, la fondazione di un primo insediamento europeo a carattere permanente, a Governors Island, con gli olandesi ed il leggendario Peter Stuyvesant in condominio con gli inglesi. A fine '600, dunque, il Porto di New York con gli Schreyers Hook Doc - nei pressi di quelle che oggi sono Pearl e Broad Street - divenne uno dei principali porti dell'Unione Americana.

I traffici portuali furono in costante aumento, anche dopo l'Indipendenza dal dominio inglese; un elemento importante fu costituito dalla creazione di una linea di navigazione sull'Hudson, grazie all'invenzione del Clermont, il battello a vapore inventato da Robert Fulton con motore inglese di Watt.

New York fu, altresì, il punto di partenza anche della navigazione



transatlantica, rotta su cui si facevano concorrenza due compagnie, la Cunard e la Western. Inoltre, nel 1824 fu completato il primo bacino di carenaggio USA, ubicato sull'East River, nonché il Canale Erie, fonte anch'esso di ulteriore sviluppo del porto che, intorno al 1840 movimentò in merci e passeggeri una quantità maggiore di tutti i porti americani messi insieme.

Intelligentemente, la municipalità di New York finanziava un servizio di collegamento fra le navi e la ferrovia, visto che ancora non era nata un'infrastrutturazione sufficiente in termini di strade ed autostrade. Ciò fu un elemento di successo rispetto ai porti rivali, impedendone uno sviluppo concorrenziale.

Nel 1870 vi fu un ulteriore salto di qualità, giacché l'amministrazione cittadina creò un Dipartimento per il Porto (il Department Docks) per riorganizzare il sistema portuale e costruire nuove strutture nello scalo. Per due anni lo diresse l'ex generale del Genio George Brinton McClennan che, nella sua lunga carriera attiva, non aveva certo brillato, tanto da essere persino destituito da Lincoln per la sconfitta patita ad Antietam.

A New York, invece, diede buona prova di sé, ed il waterfront di Manhattan cominciò ad assumere l'aspetto che ancor oggi si può ravvisare. Fu lui che cominciò a far sostituire le banchine in legno in altre in muratura, opera che fu proseguita dal suo successore Wood, malgrado le resistenze dei comandanti delle navi, timorosi che le nuove strutture, più rigide, potessero recare danni ai loro bastimenti.

Il Porto fu un protagonista della storia anche per quell'isola, una delle 40 poste alla foce dell'Hudson, ossia Ellis Island, che fu lo

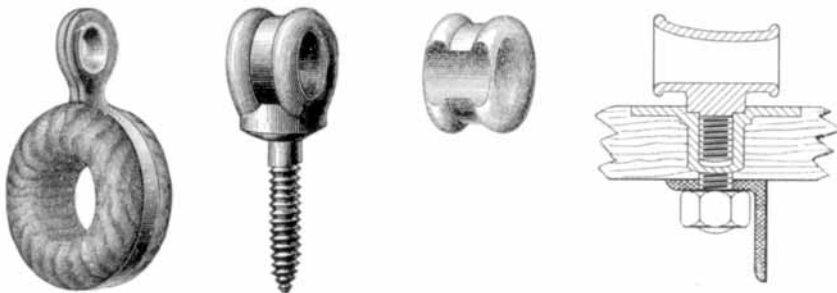
snodo dell'accesso dell'emigrazione europea verso gli Stati Uniti. Tutto comincia il primo gennaio 1892: un lembo di terra nel porto, di fronte all'isola di Manhattan, che i nativi, all'alba della storia statunitense, avevano battezzato "Isola delle Ostriche" e che, nei secoli, aveva assunto vari nomi, tra cui quello di "Gibbett Island" (Isola del Patibolo), per poi diventare Ellis Island grazie al nome del suo proprietario, Samuel Ellis divenne la porta della fortuna (o del dolore) per un numero stratosferico di persone.

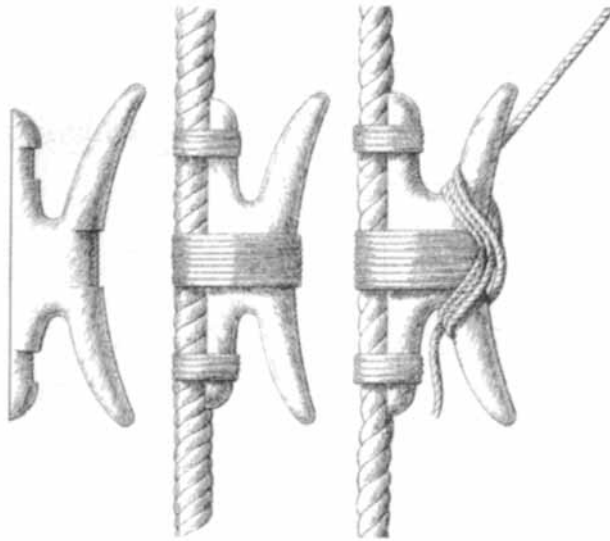
Dalla sua apertura fino al 1954, anno della chiusura del "centro di accoglienza e smistamento", Ellis Island vide passare 12 milioni di persone, ovvero il 70% degli emigranti verso il miraggio americano giunto in quell'arco temporale.

Secondo recenti analisi il 40% dell'attuale popolazione USA, ovvero 100 milioni di individui, ha origini da quel cammino della speranza che aveva come tappa ineludibile il caos della Registry Room.

Un dato fa rabbrivire: a cavallo tra l'800 ed il '900, nei traghetti che, dalle navi, sbarcavano i passeggeri di terza classe e li tenevano ammassati come su carri bestiame per giorni, si è calcolato che circa il 30% di bambini giunti malnutriti e malaticci moriva per l'esposizione al freddo della baia. Fu forse per questo motivo che si meritò il nome di "Isola delle lacrime".

Molte di quelle lacrime furono italiane: la povertà, anche in zone del Nord d'Italia, spingeva un flusso migratorio verso il sogno americano, dove trovare lavoro, benessere e futuro. Per lo più si trattava di uomini, analfabeti, manovali, d'età fra i 17 ed i 30 anni.





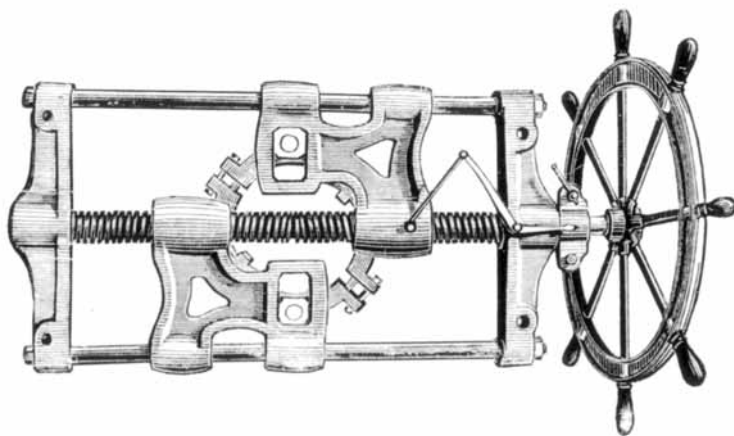
Una notazione interessante: alla fine dell'800, scriveva un emigrato alla madre rimasta in Italia: "Mi avevano detto che in America le strade erano lastricate d'oro. Quando sono arrivato ho visto che le strade non erano affatto lastricate. Di più, ho scoperto che ero io che dovevo lastrarle".

Dal '54 in poi seguirono anni di abbandono della struttura, finché, nel 1965, il Presidente Lyndon Johnson la dichiarò monumento nazionale, accorpandola al Parco della Statua della Libertà. Dal 1984 essa fu oggetto di un radicale restauro, costato alle donazioni di privati che vi contribuirono 160 milioni di dollari dell'epoca. Nel '90 aprì i battenti il Museo federale dell'immigrazione, che annualmente attrae circa 2 milioni di visitatori: molti cercano sul cosiddetto "Honor wall" il nome di un proprio avo, giacché sul muro sono incisi i 12 milioni di nomi degli emigrati transitati per Ellis Island.

E parliamo di un'altra protagonista del Porto, che accoglie chi viene dal mare: Miss Liberty, ovvero la Statua della Libertà. Alta 46 metri ma, compreso il basamento, si erge per 93 metri, pesa 225 tonnellate, fu inaugurata il 28 ottobre 1886. Simboleggia l'idea americana della libertà politica e fu opera dello scultore francese Frederic Auguste Bartholdi, una mastodontica dea della Libertà

rappresentata nell'atto di calpestare le catene della schiavitù. Il diadema che le orna il capo ha sette raggi, ovvero la libertà che si irradia verso i sette mari ed i sette Continenti. Vi si accede inerpandosi per una scala a chiocciola di 168 scalini e dalle sue finestre si ammira il panorama di Manhattan, di Brooklyn e del New Jersey. Per quasi otto anni, dopo l'attentato alle Torri Gemelle (anch'esse patrimonio dell'Autorità portuale newyorkese) non è stato consentito l'accesso a questo belvedere che ha riaperto i battenti solo il 4 luglio 2009.

Ma veniamo alle attività portuali propriamente dette. Il complesso portuale è retto dalla Port Authority of New York and New Jersey; alla sua competenza marittima si aggiunge anche il governo dei tre maggiori aeroporti di N.Y: (La Guardia, JFK Idlewild e Newark). Per mantenere competitivo il Porto, affinché possa accogliere anche navi portacontainer post Panamax - ovvero, offrendo una profondità oltre i 15 metri - si continua a scavare, anche con l'ausilio di esplosivi, fino alla roccia, generando complesse problematiche di tipo ambientale. La ricerca di un punto di mediazioni fra le esigenze commerciali e quelle ambientali è stimolata dall'importanza che questo porto ha per l'economia americana: sul versante delle navi portacontainer e su quello delle petroliere ha certamente un primato che si riverbera sull'economia cittadina. Sotto l'uragano della crisi economica, nel 2009 si è registrato, infatti, un calo del



traffico delle merci pari al 12,4% rispetto all'anno precedente, attestandosi a 77.904.000 tonnellate.

Ancor più marcato è stato il regresso nel settore dei container, che ha patito un - 13,4%. Un ulteriore segnale di crisi è la riduzione del numero degli occupati nel 2010, che dai 7.127 del 2009 diventeranno 6.977 entro quest'anno. Non è l'unica misura che la Port Authority ha preso per fronteggiare gli effetti della crisi economica mondiale. Chris Ward, direttore della Port Authority, alla fine del 2009 ha annunciato sangue, sudore e lacrime mimetizzati nell'anodina formula di riallineamento dei costi di esercizio. Ciò non vuol dire che il Porto rinuncerà ad investire in infrastrutture che ne tutelino la competitività: per accogliere navi sempre più grandi, si prosegue a dragarlo fino a - 50 piedi.

Sarà l'effetto annuncio, sarà perché in tutto il mondo si stanno cogliendo elementi positivi sul miglioramento della condizione economiche, nel primo trimestre 2010 lo scalo americano ha risalito la china, registrando un progresso nel traffico dei container (che è uno dei suoi core business) pari a + 9,6%. Un segnale confortante sul destino di uno dei più importanti porti del mondo.



IL DOCUMENTO

Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio

In circa cinque anni il business legato al puro transshipment, il trasbordo di contenitori da grandi navi ad altre di uguali dimensioni o di minore entità, nel mediterraneo nei porti italiani di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, potrebbe crescere di cinque milioni, pari al 25 per cento di teu e salvare migliaia di posti di lavoro. È quanto afferma l'Eurispes, l'Istituto di Studi Politici, Economici e Sociali in uno studio. Una crescita possibile a patto di importanti investimenti a favore delle aziende che operano in questi porti e che hanno perso in competitività a causa degli effetti della crisi finanziaria sul settore
Per approfondimenti www.eurispes.it

a cura di Fausta Savone

Il contesto competitivo dei porti di transhipment nel Mediterraneo

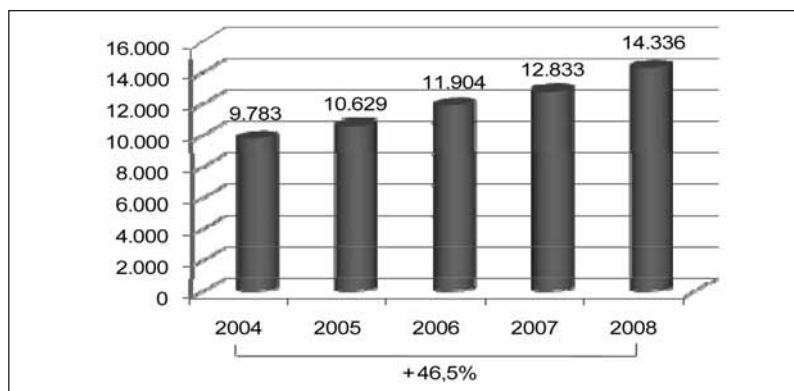
Il trasbordo di contenitori da grandi navi a piccole/medie navi o da grandi navi ad altre di analoghe dimensioni (transhipment), rappresenta una modalità organizzativa per ridurre il costo per unità trasportata in un contesto di grande sviluppo dei volumi scambiati tra i diversi paesi del mondo, con il vantaggio aggiuntivo di creare una rete di connessione tra un numero pressoché infinito di porti e favorendo altresì la crescita dei porti di destinazione finale attraverso i servizi feeder (navi di dimensioni minori).

Nell'area del Mediterraneo, tali vantaggi economici e le relative economie di scala hanno favorito, nell'ultimo decennio, un significativo incremento del traffico di trasbordo merci nei porti di puro transhipment¹ (o hub), aumentato complessivamente del 46,5% tra il 2004 e il 2008 (da 9,7 a 14,3 milioni di TEU) e del 10% su base media annua.

GRAFICO 1

Traffico di trasbordo movimentato dai principali porti di puro transhipment del Mediterraneo

Anni 2004-2008



Fonte: Elaborazione Eurispes

¹ Quota di transhipment superiore al 75% del traffico containerizzato.

Contestualmente all'incremento del traffico di trasbordo di contenitori nei porti di puro transhipment, il posizionamento dei singoli competitors nel mercato di riferimento (che comprende l'intero bacino del Mediterraneo) è, tuttavia, radicalmente mutato:

- tra il 2004 e il 2007, l'attività di trasbordo di contenitori nel porto di Port Said in Egitto ha registrato il più alto tasso di crescita del volume di traffico (da 865.000 a 2,7 milioni di TEU, +219%), seguito dal porto di Malta (da 1,4 a 1,9 milioni di TEU, +30,1%) e dal porto di Algeciras in Spagna (da 2,9 a 3,4 milioni di TEU). Nei porti di puro transhipment di Cagliari e Gioia Tauro, al contrario, l'incremento dei volumi di traffico è stato più modesto (rispettivamente +10,6% e +5,7%), mentre nel porto di Taranto l'attività di trasbordo merci ha registrato una flessione dell'1% (da 763.000 a 756.000 TEU);

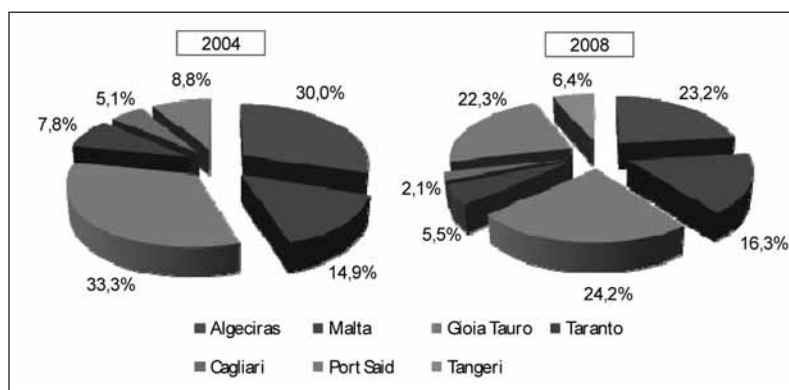
- nel 2008, contestualmente ad un ulteriore incremento del transhipment dei porti di Malta (da 1,9 a 2,3 milioni di TEU, +22%) e Port Said (da 2,7 a 3,2 milioni di TEU, +15,6%) e alla piena operatività del porto di Tangeri in Marocco (914.000 TEU), il traffico di

GRAFICO 2

Traffico di trasbordo movimentato dai singoli porti di puro transhipment del Mediterraneo: quote di mercato

Anni 2004-2008

Valori percentuali



Fonte: Elaborazione Eurispes

trasbordo merci nei porti di Taranto e Gioia Tauro è aumentato, rispettivamente del 4,1% (786.000 TEU) e dello 0,7% (3,4 milioni di TEU), mentre il porto di Cagliari ha subito una riduzione del 43,8% dei TEU movimentati.

Le migliori performance di crescita dei porti di puro transshipment concorrenti e l'inserimento di nuovi competitors (Tangeri), si sono tradotte, quindi, in una perdita significativa di quote di mercato dei porti italiani di Gioia Tauro (dal 33,3% al 24,2%), Taranto (dal 7,8% al 5,5%) e Cagliari (dal 5,1% al 2,1%), con un contestuale incremento delle quote di mercato di Port Said (dall'8,8% al 22,3%) e Malta (dal 14,9% al 16,3%).

Le ragioni della perdita di competitività dei porti italiani

La competitività dei porti di puro transshipment che operano nel Mediterraneo è riconducibile, anzitutto, alla loro vicinanza alla rotta ideale per il traffico marittimo di merci, ovvero dal Canale di Suez allo Stretto di Gibilterra, perché consente di risparmiare diversi giorni di navigazione alle costose grandi navi.

In questo senso, la collocazione geografica dei porti italiani di Gioia Tauro, Taranto, Cagliari è ottimale rispetto ai competitors stranieri.

Tuttavia, la concorrenza tra i porti di puro transshipment è attualmente influenzata da una serie di disomogeneità, aggravate dagli effetti della crisi mondiale, che le hanno rese ormai insostenibili da parte delle aziende che operano nei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari:

- disomogeneità del costo del lavoro. Il costo medio orario del lavoro nei porti di transshipment dell'Egitto e del Marocco è notevolmente inferiore rispetto a quello dei porti italiani. Il costo medio orario del lavoro di un operario rilevato nel 2009 presso i terminal di transshipment italiani, è stato, infatti, di 22,1 euro, contro 3,1 euro del Marocco e 1,9 euro dell'Egitto (rispettivamente 7 e oltre 11 volte superiore al dato medio italiano). Differenze analoghe si registrano nel costo medio orario del lavoro di un impiegato, pari

a 22,9 euro in Italia, 10,1 euro in Egitto e 7,1 euro in Marocco (rispettivamente 2,3 e 3,2 volte inferiore al dato medio italiano).

TABELLA 1

Costo medio orario del lavoro nei porti di puro transhipment del Mediterraneo

Anno 2009

Valori assoluti (euro)

Nazione	Operai	Impiegati
Italia	22,1	22,9
Marocco	3,1	7,1
Egitto	1,9	10,1

Fonte: Elaborazione Eurispes

- disomogeneità della tassazione sui vettori. Nelle fasi di start-up di progetti di sviluppo di attività di trasbordo merci (primi cinque anni), i profitti delle società che operano nei porti della costa nord-africana sono esenti da tassazione. Successivamente, sebbene applicata, la tassazione sui profitti risulta significativamente inferiore rispetto a quella italiana;

- costi operativi e infrastrutturali, accise sull'energia e sui carburanti, anch'essi superiori nei porti italiani rispetto ai principali competitors stranieri. Si consideri, a titolo esemplificativo, che nel porto di Gioia Tauro il costo totale per scalo (pilotaggio + rimorchio + ormeggio + tasse) per una nave di portata compresa tra 7.000 e 7.999 TEU è pari al 25% in più rispetto a quello di Port Said e al 500% in più rispetto a quello di Malta;

- normative a garanzia della sicurezza sul lavoro ed ambientale, molto meno stringenti in Marocco ed Egitto.

In un mercato distorto dalla persistenza delle sopra menzionate disomogeneità economico-normative, i porti sulla sponda africana del Mediterraneo, dove i costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio) sono inferiori, rappresentano, quindi, una alternativa meno efficiente, ma economicamente più conveniente, per le grandi compagnie di navigazione.

Per quest'ultime, l'esigenza dell'abbattimento dei costi di gestione e fiscali, anche a discapito della qualità e dell'efficienza del servizio offerto e della sicurezza del lavoro ed ambientale, si trasforma, inevitabilmente, in una priorità assoluta in periodi di ridimensionamento dei volumi di traffico.

Gli effetti della crisi sul settore e le prospettive future

La crisi di fiducia e l'incertezza che hanno colpito i mercati globali negli ultimi anni, per effetto della crisi finanziaria internazionale, sono tra le cause principali del repentino ed eccezionale calo dei traffici di import-export registrato tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009 (oltre 1/5 nei primi 11 paesi del mondo per attività di commercio con l'estero).

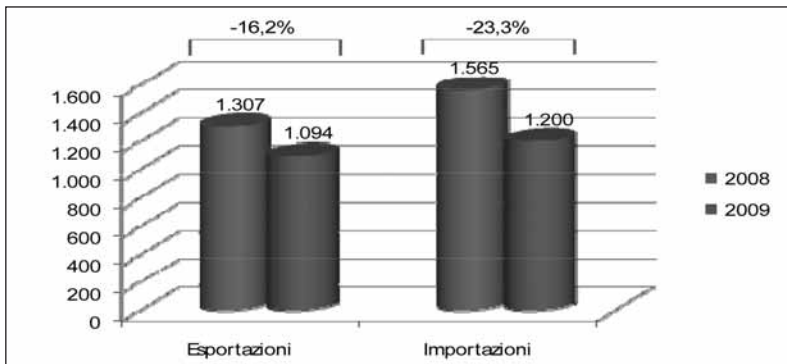
Nella sola Unione europea, il valore complessivo delle esportazioni di beni nel 2009 è diminuito del 16,2% rispetto al 2008 (da 1.307 a 1.094 miliardi di euro), mentre quello delle importazioni ha registrato una flessione del 23,3% (da 1.565 a 1.200 miliardi di euro).

GRAFICO 3

Commercio estero dei paesi dell'Unione europea: valore delle importazioni e delle esportazioni

Anni 2008-2009

Valori assoluti (miliardi di euro) e percentuali



Fonte: Elaborazione Eurispes

Il settore armatoriale e il traffico delle merci da e verso i principali porti europei hanno fortemente risentito della crisi economica globale, registrando un significativo e generalizzato decremento dei volumi di traffico (-9% Rotterdam, -15% Antwerp, -28% Amburgo) e la conseguente riduzione dei noli per il trasporto dei contenitori e cancellazione di tratte commerciali.

In particolare, il volume di merci movimentate dai porti di puro transhipment del Mediterraneo, che nel corso degli anni antecedenti alla crisi aveva manifestato segnali di un rapido sviluppo, ha registrato nel 2009 un calo dello 0,8% (da 14,3 a 14,2 milioni di TEU).

Tra il 2008 e il 2009, non tutti i competitors hanno, tuttavia, risentito allo stesso modo degli effetti della crisi finanziaria ed economica mondiale:

- alcuni dei principali porti di puro transhipment della sponda sud del Mediterraneo non sono stati colpiti dalla crisi. In particolare, il traffico dei porti di Port Said (Egitto) e Malta sono rimasti sostanzialmente invariati (e nel caso di Malta il traffico ha raggiunto la

TABELLA 2

Traffico di trasbordo movimentato dai singoli porti di puro transhipment del Mediterraneo

Anni 2008-2009

Valori assoluti (TEU)

Porti	2008	2009	Var. %
Algeciras	3.324.310	3.042.859	- 8,47
Malta	2.334.182	2.330.000	- 0,18
Gioia Tauro	3.467.772	2.857.400	- 17,60
Taranto	786.655	741.400	- 5,75
Cagliari	307.527	755.900	145,80
Port Said	3.202.000	3.258.000	1,75
Tangeri	914.000	1.240.000	35,67
Totale	14.336.446	14.225.559	- 0,77

Fonte: Elaborazione Eurispes

capacità teorica massima di movimentazione) mentre il traffico del nuovo porto di Tangeri, operativo dal settembre 2007, è persino aumentato del 35% in un anno;

- il traffico di trasbordo del porto di Cagliari, dopo il forte calo registrato nel biennio 2007/2008 (-43% dei TEU movimentati), è tornato a crescere nel corso del 2009, superando i 755.000 TEU movimentati (+145,8% rispetto al 2008);

- nel porto di Gioia Tauro e in quello di Taranto, l'attività di transhipment è diminuita, rispettivamente, del 17,6% (da 3,4 a 2,8 milioni di TEU) e del 5,8% (da 786.000 a 741.000 TEU).

Il contesto competitivo dell'attività di transhipment nel Mediterraneo ha visto, quindi, ulteriormente rafforzato il ruolo dei porti dell'Egitto e del Marocco, privilegiati dalle grandi compagnie di navigazione rispetto ai porti italiani (in particolare Taranto e Gioia Tauro), in quanto capaci di offrire soluzioni a basso costo con la possibilità di arginare le gravi perdite (quantificate per il 2009 in 22 miliardi di dollari).

In una prospettiva di medio/lungo termine, il riequilibrio tra domanda ed offerta di servizi portuali - e conseguentemente l'incremento delle tariffe praticabili - la ricerca da parte delle Linee di navigazione di porti efficienti seppure a maggior costo relativo e, non ultimo, l'inserimento sulle tratte commerciali di 118 meganavi, dovrebbero favorire il riposizionamento competitivo dei porti italiani di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari:

- l'incremento del traffico di trasbordo container nel Mediterraneo tra il 2010 e il 2015 è stimato in circa 5 milioni di TEU (+25,2%);

- il corrispondente incremento del traffico nei porti di puro transhipment è stimato in circa 1,7 milioni di TEU (+12,7%), con una quota di mercato costantemente superiore al 60% (69% nel 2010, 62,5% nel 2015);

- i tre porti italiani dovrebbero registrare un aumento del 13,5% (da 4,3 a 4,9 milioni di TEU), mantenendo invariata la propria quota di mercato (31,3%).

Affinché il sopra menzionato riposizionamento competitivo possa concretizzarsi nel medio/lungo termine, è, tuttavia, indispensabile attuare nell'immediato futuro (prossimi 5 anni) una strategia di intervento volta a favorire una riduzione sostanziale del gap compe-

TABELLA 3

Ipotesi sul tasso di crescita annua della movimentazione di trasbordo di merci nel Mediterraneo

Anni 2010-2015

Valori assoluti (TEU)

Anno	Totale traffico (A)	Porti puro transhipmen (B)	(B)/(A)
2010	20.000.000	13.891.000	69,5%
2011	20.600.000	14.307.730	69,5%
2012	21.630.000	15.023.117	69,5%
2013	22.711.500	14.194.688	62,5%
2014	23.847.075	14.904.422	62,5%
2015	25.039.429	15.649.643	62,5%

Fonte: Elaborazione Eurispes

tativo dei porti di puro transhipment italiani rispetto alla concorrenza estera.

Un'esigenza, quest'ultima, che diviene ancor più prioritaria se si tiene conto dei nuovi investimenti in infrastrutture portuali di transhipment previsti nei paesi del Maghreb e che, secondo quanto dichiarato dalle autorità competenti, dovrebbero essere ultimati entro il 2015.

Il valore complessivo di tali investimenti supera, infatti, gli 8 miliardi di euro, con un conseguente incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di TEU. In particolare:

- i maggiori investimenti (5 miliardi di euro) sono destinati alla realizzazione di nuovi terminal container nel porto di Tanger Med, che ne dovrebbero incrementare la capacità di trasbordo di 650.000 TEU;
- il nuovo terminal container del porto di Enfidha in Tunisia, che prevede un investimento complessivo di 1,4 miliardi di euro, avrà capacità di trasbordo di 1,3 milioni di TEU. È, inoltre, previsto l'ampliamento del porto di Tunis-Rades, con un investimento di 198 milioni di euro;

TABELLA 4

Nuovi investimenti in infrastrutture portuali di transhipment nei paesi del Maghreb

Anni 2010-2015

Valori assoluti (migliaia di euro)

Nazione	Porto	Intervento	Investimenti
Marocco	Tanger Med	Nuovi terminal container	5.000.000
Algeria	Oran	Costruzione nuova banchina	496.000
Tunisia	Tunis-Rades	Ampliamento porto	198.000
	Enfidha	Nuovo terminal container	1.400.000
Egitto	Alessandria	Nuovo terminal container	860.000
	Port Said	Espansione/nuovo terminal container	395.000

TABELLA 5

Incrementi di capacità di movimentazione di trasbordo dei porti nei paesi del Maghreb: valore dichiarato

Anni 2010-2015

Valori assoluti (TEU)

Nazione	Porto	Intervento	TEU
Marocco	Tanger Med	Nuovi terminal container	650.000
Algeria	Oran	Costruzione nuova banchina	350.000
Tunisia	Enfidha	Nuovo terminal container	1.300.000
Egitto	Alessandria	Nuovo terminal container	420.000
	Damietta	Nuovo terminal container	1.000.000
	Port Said	Espansione/nuovo terminal container	3.500.000

Fonte: Elaborazione Eurispes

- in Egitto, oltre all'ampliamento del terminal container del porto di Port Said (395 milioni di euro, con una capacità incrementale di trasbordo di 3,5 milioni di TEU), diverrà operativo il nuovo terminal container di Alessandria, che, con un investimento di 860 milioni di euro, sarà in grado di movimentare 420.000 TEU.

Proposte di intervento per riequilibrare il gap competitivo

Si possono individuare tre diverse proposte di intervento la cui adozione, nell'immediato futuro, consentirebbe ai tre porti di puro transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari di ridurre il gap competitivo rispetto ai principali competitors stranieri, assicurandone contestualmente la continuità produttiva e salvaguardandone l'impatto occupazionale ed economico generato a livello locale e nazionale.

Riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati da mezzi operanti esclusivamente in aree portuali dei porti di trasbordo.

La direttiva comunitaria del 27 ottobre 2003, recepita dalla legge n. 62 del 28 aprile 2005, attribuisce agli Stati membri il potere di detassare i carburanti dei mezzi di trasporto "(...) destinati ad essere utilizzati al di fuori della rete stradale pubblica o che non hanno ricevuto un'autorizzazione a circolare prevalentemente sulla rete stradale pubblica (...)" (art.8, paragrafo 2).

L'esigenza di assicurare il buon funzionamento del mercato interno, che potrebbe essere seriamente compromesso in caso di una eccessiva differenziazione tra i livelli nazionali di tassazione, ha, tuttavia, motivato la decisione del Consiglio Europeo di fissare dei livelli minimi di tassazione per la maggior parte dei prodotti energetici, intendendosi per tassazione "(...) l'onere fiscale complessivo derivante dal cumulo di tutte le imposte indirette eccetto l'IVA, calcolate direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotti energetici e di elettricità, all'atto dell'immissione in consumo (...)" (art.4, paragrafo 2). In particolare, i livelli minimi di imposizione applicabili ai carburanti per motori utilizzati dai mezzi di trasporto di cui all'art.8 par. 2 sono:

- 21 euro per 1.000 litri per il gasolio;
- 21 euro per 1.000 litri per il cherosene;
- 41 euro per 1.000 chilogrammi per il gpl;
- 0,3 euro per gigajoule per il gas naturale.

TABELLA 6

Livelli minimi di imposizione applicabili ai carburanti per motori (Direttiva 27/10/2003, art. 8, paragrafo 2)

Anno 2010

Valori assoluti

Anno	Unità	Imposizione minima
Gasolio	euro per 1.000 litri	21
Cherosene	euro per 1.000 litri	21
Gpl	euro per 1.000 kg	41
Gas naturale	euro per gigajoule	0,3

Fonte: Elaborazione Eurispes

La sopra citata misura di riduzione delle accise sui prodotti energetici, già largamente praticata in altri stati dell'Unione proprio nell'ottica di rendere competitivi i settori nazionali interessati (a partire dai porti), non ha ancora trovato un ampio riscontro in Italia (l'applicazione dell'agevolazione è solo parzialmente innovata dalle circolari n. 33/D e 5/D dell'Agenzia delle Dogane rispettivamente del 15 settembre 2006 e del 12 marzo 2010).

L'attuale accisa sul gasolio è, infatti, pari a 0,423 euro per litro che, nel caso specifico delle tre principali aziende che operano nei porti di puro transhipment di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto (Medcenter Container Terminal, Cagliari International Container Terminal, Taranto Container Terminal) si traduce in un costo complessivo su base annua di 4,8 milioni di euro.

La proposta di riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati da mezzi operanti esclusivamente in aree portuali dei porti di puro transhipment ai livelli minimi previsti dalla normativa comunitaria (0,021 euro per litro), consentirebbe alle tre aziende sopra

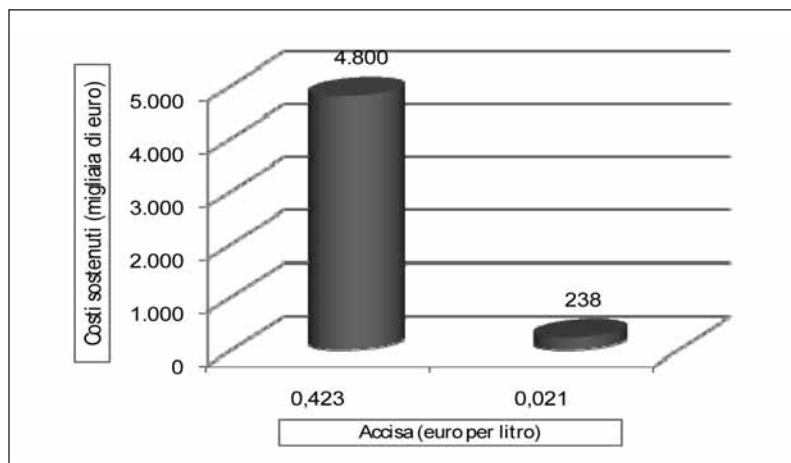
menzionate di sostenere minori costi annui per circa 4,5 milioni di euro (da 4,8 milioni a 238.000 euro su base 2009).

GRAFICO 4

Effetti di una riduzione delle accise sul gasolio nei porti italiani di puro transhipment.

Anno 2009

Valori assoluti



Fonte: Elaborazione Eurispes

Il conseguente miglioramento dell'equilibrio di bilancio degli operatori terminalisti, le aiuterebbe a praticare politiche tariffarie più adatte a consolidare gli attuali volumi di traffico e ridurre il gap competitivo con i principali competitors stranieri, con positive ricadute sia sociali che economiche.

Fiscalizzazione del 45% dei contributi sociali a carico del datore di lavoro

Con riferimento al 2009, è possibile rilevare come i contributi sociali versati dalle tre grandi aziende che operano nei porti di puro transhipment italiani di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, quantificabili in circa 18 milioni di euro, incidono per oltre 1/3 sul monte sa-

lari lordo degli occupati diretti nel sistema economico locale (1.930 unità).

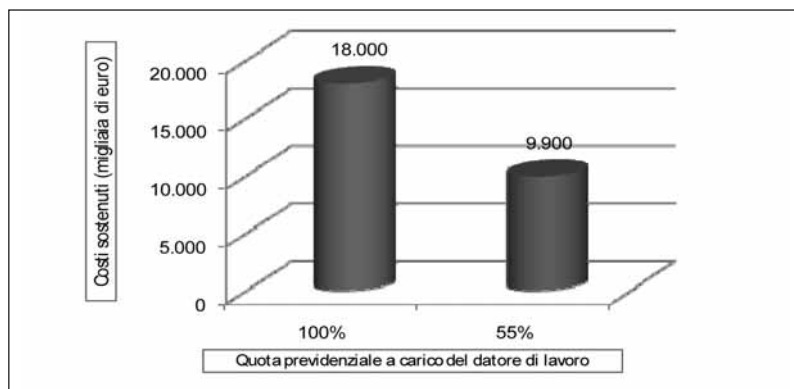
Un intervento temporaneo di riduzione al 55% dei valori attuali della contribuzione previdenziale ed assistenziale per la parte posta dalla legge a carico del datore di lavoro (fiscalizzazione del 45%), ridurrebbe di 8,1 milioni di euro gli oneri previdenziali sostenuti dalle aziende su base 2009. In conseguenza dell'applicazione del CCNL rinnovato nel dicembre 2008, la stessa riduzione degli oneri sociali salirebbe, su base presuntiva, a 9 milioni di euro per il 2010, a 9,5 milioni di euro per il 2011 e a 10,5 per il 2012.

GRAFICO 5

Effetti della fiscalizzazione del 45% dei contributi sociali a carico del datore di lavoro nei porti italiani di puro transhipment

Anno 2009

Valori assoluti



Fonte: Elaborazione Eurispes

A fronte della fiscalizzazione del 45% dei valori attuali della contribuzione previdenziale ed assistenziale per la parte posta dalla legge a carico del datore di lavoro, le aziende interessate rinuncerebbero, per lo stesso periodo, ai licenziamenti collettivi.

L'effetto positivo in termini di volumi di traffico che conseguirebbe all'intervento richiesto, potrebbe evitare che gli ammortizzatori sociali che ad oggi riguardano 646 dipendenti di Taranto e Gioia

Tauro siano seguiti da procedure di mobilità assai più costose economicamente e socialmente.

Fruibilità dei crediti di imposta per gli investimenti in aree svantaggiate

Il decreto legge 3 giugno 2008, n. 97, convertito in legge 2 agosto 2008, n. 129 ha modificato le condizioni per l'accesso e la fruizione del credito di imposta per gli investimenti in aree svantaggiate, previsto dall'art. 1, commi da 271 a 279, della legge Finanziaria per il 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296).

L'originario automatismo della misura è stato sostituito con un meccanismo di prenotazione-autorizzazione a seconda che l'investimento sia stato avviato prima o dopo il 3 giugno 2008 (data di entrata in vigore del DL):

TABELLA 7

Stanziamanti complessivi credito di imposta per gli investimenti in aree svantaggiate

Anni 2008-2015

Valori assoluti (milioni di euro) e percentuali

Anno	V.A.	%
2008	63,9	1,4
2009	449,6	10,0
2010	725,0	16,2
2011	690,0	15,4
2012	707,0	15,8
2013	725,0	16,2
2014	742,0	16,6
2015	375,0	8,4
Totale	4.477,5	100,0

Fonte: Elaborazione Eurispes

- per i progetti di investimento avviati prima del 3 giugno è stata prevista una corsia preferenziale di attribuzione delle risorse;

- per i progetti non ancora avviati al 3 giugno, invece, l'invio del formulario ha avuto natura autorizzativa.

Contestualmente all'introduzione del duplice meccanismo di prenotazione-autorizzazione, è stato previsto lo stanziamento di complessivi 4,4 miliardi di euro per il periodo 2008-2015.

L'attuale meccanismo di prenotazione-autorizzazione previsto dalla legge 2 agosto 2008, n.129, è caratterizzato, tuttavia, da criticità che ne compromettono la fruibilità:

- il meccanismo di allocazione delle risorse stanziate per il credito di imposta per nuovi investimenti nel Sud si è basato sulla semplice comunicazione effettuata dalle imprese circa la programmazione dell'investimento da realizzare. L'Amministrazione finanziaria ha, quindi, provveduto ad assegnare le risorse sulla base dell'ordine di arrivo delle comunicazioni e della pianificazione di realizzo dell'investimento comunicata dall'impresa, senza effettuare un esame di merito;

- le imprese che hanno avviato gli investimenti prima del 3 giugno 2008, a differenza di quelle che li hanno avviati successivamente, non hanno vincoli di realizzazione nell'investimento comunicato. In altri termini, possono completare l'investimento entro il 31 dicembre 2013, senza rispettare la pianificazione comunicata con l'invio del formulario, e non perdere l'attribuzione dei fondi assegnati;

- la nuova disciplina di allocazione delle risorse non tiene conto della realizzazione effettiva dell'investimento che, invece, è condizione necessaria per la maturazione e l'utilizzazione del credito di imposta. È assai probabile, pertanto, che possano in futuro liberarsi delle risorse per la mancata realizzazione degli investimenti programmati e comunicati all'Agenzia dell'entrate in fase di prenotazione del credito;

- le prenotazioni relative agli investimenti avviati prima del 3 giugno 2008 hanno esaurito l'ammontare dei fondi stanziati fino al 2014. Di conseguenza, le risorse residue sarebbero del tutto insufficienti ad agevolare gli investimenti avviati successivamente a tale data;

- la maggior parte delle imprese potranno utilizzare il credito di imposta ottenuto ben oltre il periodo di realizzazione dell'investimento, dati i ridotti stanziamenti previsti per i primi anni (63,9 milioni di euro per il 2008; 449,6 milioni di euro per il 2009).

Per migliorare la fruibilità dei crediti di imposta per gli investimenti in aree svantaggiate previsti dalla legge 2 agosto 2008, n.129, sarebbe necessario, anzitutto, prevedere un meccanismo di monitoraggio degli investimenti effettivamente realizzati e del credito fruito, al fine di consentire la quantificazione delle risorse non utilizzate e reintegrare la dotazione finanziaria di tale misura.

In particolare, analogamente a quanto previsto in precedenti edizioni del credito di imposta, potrebbe essere introdotto l'obbligo per le imprese di effettuare una apposita comunicazione, a pena di decadenza del beneficio, contenente i dati degli investimenti realizzati entro una certa data e l'ammontare del credito di imposta.

Il contenuto di tale comunicazione potrebbe comprendere la documentazione relativa alla tipologia e all'ammontare degli investimenti realizzati, ai dati identificativi dei contraenti con i quali si intrattengono rapporti necessari alla realizzazione degli investimenti, alla modalità di regolazione finanziaria delle spese, e ad ogni altro dato utile ai fini della ricognizione della avvenuta realizzazione degli investimenti.

Per allocare le risorse che si renderanno disponibili, andrebbe poi previsto un meccanismo a "scorrimento" delle prenotazioni. In tal modo si consentirebbe: ai soggetti che hanno già ottenuto l'assenso, di fruire del credito di imposta in tempi più ravvicinati rispetto a quelli inizialmente assegnati dall'Amministrazione finanziaria e alle imprese cui era stata negata l'agevolazione, di poter nuovamente concorrere alla assegnazione dei fondi (secondo l'ordine di presentazione della originaria istanza).

Un'ulteriore proposta di intervento volto a migliorare la fruibilità dei crediti di imposta per gli investimenti in aree svantaggiate riguarda la cedibilità del credito assegnato.

Nell'attuale contesto economico, caratterizzato da una diffusa carenza di liquidità e di credito bancario, risulta utile introdurre sistemi di smobilizzo e di anticipazione dei crediti di imposta maturati, assegnati ma non ancora fruibili.

Riconoscere alle imprese che hanno conseguito il diritto al credito di imposta la possibilità di averne una anticipata disponibilità rispetto all'anno di fruizione assegnato dall'Amministrazione finanziaria, conferirebbe alla misura agevolativa la sua piena efficacia di incentivo e sostegno agli investimenti.

Tale misura non comporta oneri aggiuntivi per l'Erario. L'anticipazione sarebbe concessa dal sistema bancario sulla base di un protocollo di intesa, da siglare, tra Agenzia delle entrate, ABI e Confindustria, con il quale si conviene che le banche aderenti metteranno a disposizione delle imprese richiedenti un plafond annuale destinato all'acquisizione dei crediti di imposta per investimenti nelle aree svantaggiate.

Impatto occupazionale ed economico dei porti di puro transhipment italiani sul sistema locale e nazionale

116

Il rischio maggiore, in assenza degli interventi descritti nel precedente paragrafo, è che la perdita di competitività che i porti di puro transhipment italiani hanno manifestato negli ultimi anni, si traduca in un repentino calo dell'impatto occupazionale ed economico che essi sono in grado di generare a livello locale e nazionale.

Relativamente ai primi, il numero di occupati nelle tre grandi aziende che operano nei porti di trasbordo di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, con riferimento al 2009 e al solo sistema economico locale, è pari a 5.331 unità, tra lavoratori diretti (1.930 unità, 36,2% del totale), indiretti (1.529 unità, 28,7% del totale) e indotti (1.872 unità, 35,1% del totale). In particolare:

- la Medcenter Container Terminal (porto di Gioia Tauro) occupa 3.038 lavoratori, di cui 1.100 diretti, 871 indiretti e 1.067 indotti;
- la Taranto Container Terminal (porto di Taranto) occupa 1.657 lavoratori, di cui 600 diretti, 475 indiretti e 582 indotti;
- la Cagliari International Container Terminal (porto di Cagliari) occupa 635 unità, di cui 230 diretti, 182 indiretti e 223 indotti.

Le stesse tre aziende occupano, nel sistema economico nazionale, ulteriori 3.921 lavoratori, di cui il 57% riconducibili alla Medcen-

ter Container Terminal (2.235 unità), il 31,1% alla Taranto Container Terminal e l'11,9% alla Cagliari International Container Terminal (467 unità).

Complessivamente, il numero di occupati a rischio, tra diretti, indiretti e indotti nel sistema economico locale e nazionale, è, quindi, superiore alle 9.200 unità.

L'impatto economico delle tre grandi aziende che operano nei porti italiani di puro transhipment è altrettanto significativo e stimabile in circa 213 milioni di euro con riferimento al 2009 e al solo sistema economico locale, di cui:

- 132,8 milioni di euro (62,4% del totale) di salari, stipendi e TFR netti. L'azienda con le maggiori spese per salari, stipendi e TFR netti corrisposti agli occupati locali è la Medcenter Container Terminal (74,4 milioni di euro, 56,3% del totale), seguita dalla Taranto Container Terminal (41,5 milioni di euro, 31,3% del totale) e dalla Cagliari International Container Terminal (16,6 milioni di euro, 12,5% del totale). Il monte salari, stipendi e TFR netti delle tre aziende è prevalentemente destinato agli occupati locali dell'indotto (48,2 milioni di euro, 36,3% del totale) e, per i residui 84,6 milioni di euro, agli occupati locali diretti (45,2 milioni di euro, 34% del totale) e indiretti (39,4 milioni di euro, 29,7% del totale);

- 49,3 milioni di euro (23,2% del totale) di oneri sociali versati. L'azienda che nel 2009 ha sostenuto maggiori oneri sociali è la Medcenter Container Terminal (27,3 milioni di euro, 55,4% del totale), seguita dalla Taranto Container Terminal, con versamenti per 14,2 milioni di euro e dalla Cagliari International Container Terminal, con versamenti per 7,7 milioni di euro (29% e 15,6% del totale). Complessivamente, gli oneri sociali versati dalle tre aziende a favore degli occupati diretti e indotti è pari, rispettivamente, a 17,9 e 17,3 milioni di euro, entrambi valori superiori rispetto a quanto versato, nello stesso anno, a favore degli occupati indiretti (14,1 milioni di euro);

- 30,9 milioni di euro (14,5% del totale) di imposte versate dagli occupati. I primi contribuenti, in termini di imposte versate all'erario, sono gli occupati diretti, indiretti e indotti della Medcenter Container Terminal (17,3 milioni di euro, 56,2% del totale), con-

tro i 9,7 milioni di euro versati dagli occupati della Taranto Container Terminal (31,5% del totale) e i 3,8 milioni di euro versati dagli occupati della Cagliari International Container Terminal (12,3% del totale).

Conclusioni

Nell'ultimo decennio, il traffico di trasbordo nei porti di puro transhipment del Mediterraneo ha registrato un significativo e generalizzato incremento delle merci movimentate, contestualmente al quale il posizionamento dei singoli competitors nel mercato di riferimento è, tuttavia, radicalmente mutato.

Il vantaggio competitivo dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, riconducibile sia alla qualità e all'efficienza dei servizi di transhipment offerti alle compagnie di navigazione, sia alla loro localizzazione geografica (vicinanza alla rotta ideale per il traffico marittimo di merci, dal Canale di Suez allo Stretto di Gibilterra), non è più in grado di controbilanciare gli effetti distorsivi prodotti sul mercato dalla persistenza di forti disomogeneità economico-normative rispetto ad altri paesi del bacino del Mediterraneo.

I minori costi di gestione e fiscali (personale, tassazione sui vettori, accise su energia e carburanti, tasse di ancoraggio e rimorchio) hanno, infatti, incentivato sempre più le grandi compagnie di navigazione a scegliere i porti della sponda africana del Mediterraneo (Egitto, Marocco), in quanto economicamente più vantaggiosi rispetto ai porti italiani.

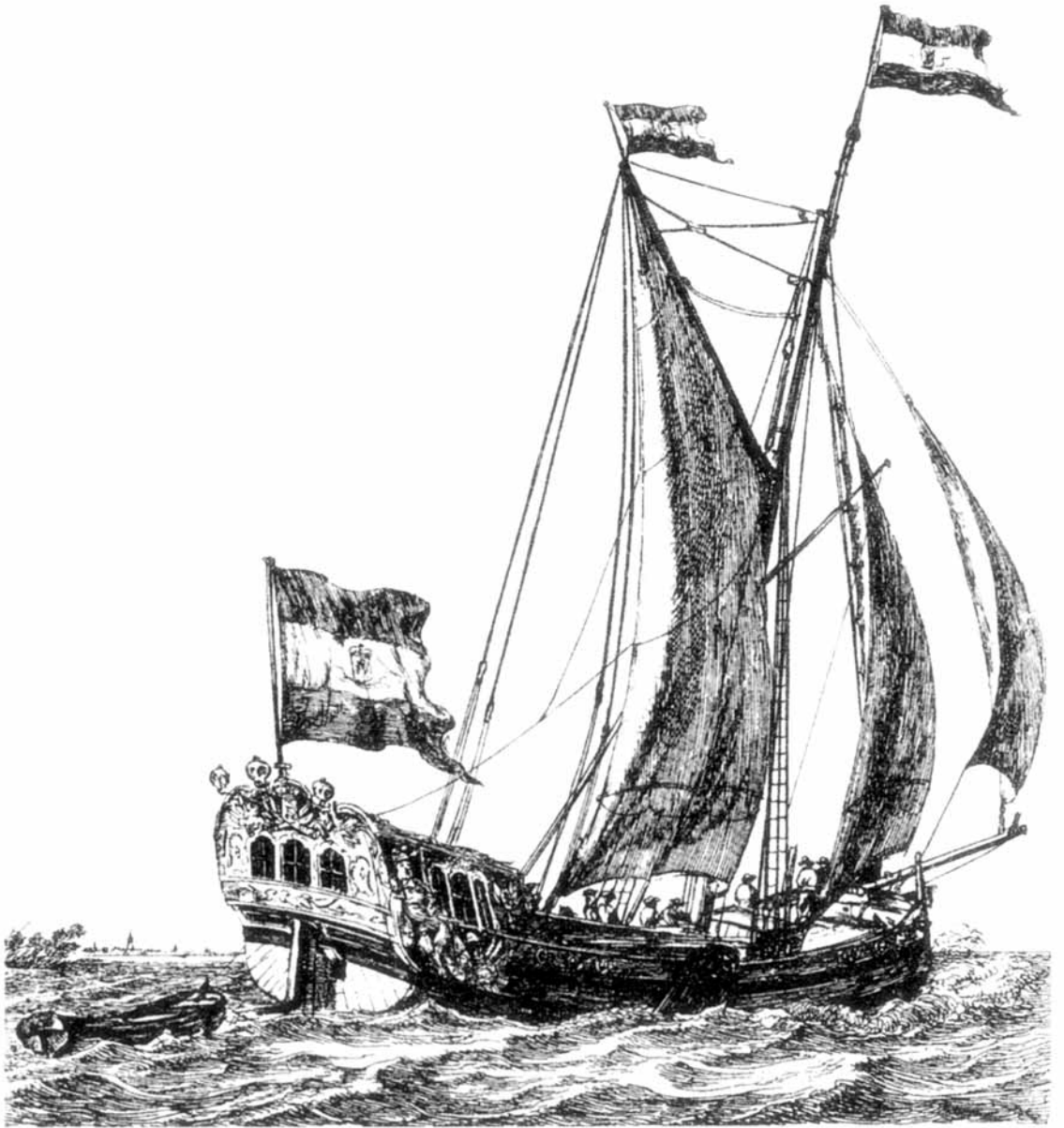
In una prospettiva di medio/lungo termine, il riequilibrio tra domanda ed offerta di servizi portuali, la ricerca da parte delle Linee di navigazione di porti efficienti seppure a maggior costo relativo e, non ultimo, l'inserimento sulle tratte commerciali di 118 meganavi, dovrebbero favorire il riposizionamento competitivo dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.

Tale riposizionamento verrebbe, tuttavia, precluso qualora non si adottassero, nell'immediato futuro, provvedimenti che riducano l'attuale gap competitivo dei porti italiani rispetto ai principali competitors stranieri, assicurandone la continuità produttiva.

In particolare, un duplice intervento di riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati da mezzi operanti esclusivamente in aree portuali dei porti di trasbordo ai livelli minimi previsti a livello comunitario (0,021 euro per litro di gasolio) e di fiscalizzazione del 45% dei contributi sociali a carico dei datori di lavoro, comporterebbe un onere complessivo di circa 60 milioni di euro in cinque anni.

I benefici per le aziende che operano nei tre porti italiani di puro transshipment e, più in generale, per l'intero sistema economico locale e nazionale, sarebbero, tuttavia, notevolmente superiori rispetto ai costi dei due provvedimenti sopra descritti, in quanto:

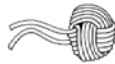
- verrebbe preservato l'impatto economico generato dalle attività portuali sull'economia del territorio che, con riferimento alle tre principali aziende che operano nei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari e al solo sistema locale, supera i 210 milioni di euro l'anno;
- si eviterebbe che gli ammortizzatori sociali (che ad oggi riguardano oltre 600 dipendenti di Taranto e Gioia Tauro) siano seguiti da procedure di mobilità del lavoro economicamente e socialmente più costose. Il numero di occupati a rischio, tra diretti, indiretti e indotti nel sistema economico locale e nazionale, è superiore alle 9.200 unità;
- verrebbe garantita la continuità operativa e lo sviluppo economico ed occupazionale dei tre porti italiani di puro transshipment, realtà industriali di primaria importanza all'interno di contesti regionali fortemente svantaggiati, sia dal punto di vista economico (Pil pro-capite considerevolmente e costantemente inferiore al dato medio nazionale ed europeo) e occupazionale (tasso di disoccupazione media 2009 compreso tra il 23,8% della Calabria e il 27,5% della Sardegna nella fascia di età 15-64 anni, tra il 31,8% della Calabria e il 44,7% della Sardegna nella fascia di età 15-24 anni).



LA VELA, UNA PASSIONE

Yuri Di Antonio

Come sport la vela si diffonde all'inizio del diciottesimo secolo e la navigazione diventa anche una occasione di mondanità. Presto nasce il marketing nel settore velico a sottolineare l'era delle sponsorizzazioni sportive. Il caso della America's Cup.



La vela è la sfida al più misterioso e antico degli elementi: il mare. È la forma più antica di mobilità sul mare e di guerra sul mare, come pure una moderna tecnologia applicata al più puro ed ecologico dei motori: il vento. La vela è da sempre associata nell'immaginario collettivo a persone che hanno grinta, successo, ambizione, spirito di avventura e di sacrificio. Messaggi e simboli che colpiscono anche chi: "non ha mai avuto la fortuna di andare in mare a vela e chi non ha avuto bisogno di imparare a distinguere una prua da una poppa" (P. Ottone, Corriere della Sera, 2001).

Detto circa la necessità di andare a vela per mare, sia per trasportare merci che per ingaggiare battaglia, solo più recentemente in questa storia millenaria, la vela diventa anche sport. All'inizio del XVIII secolo nasce lo yachting, inteso come andare in barca a vela per sport o diletto. Si costruiscono i primi velieri privati, barche di lusso e su misura, per aristocratici e grandi proprietari terrieri, la navigazione diventa una occasione di mondanità. Poi, verso la fine del XIX secolo, lo sport della vela si diffonde, si estende verso la nuova alta borghesia e la barca diventa soprattutto uno status symbol, un segno di successo. Simultaneamente nasce soprattutto riferita al nord Europa, un'altra modalità di andar per mare, quella sportiva vera e propria, persone che si esercitano su barche a vela non abitabili, adatte solo per le uscite giornaliere, nascono in quegli anni le prime regate. "I proprietari di queste barche sono degli

appassionati, essi trascorrono l'estate a gareggiare e l'inverno nei capannoni a sistemare le imbarcazioni per la stagione successiva" (P. Ottone, Corriere della Sera, 2001). Lo yachting pian piano conquista praticanti progressivamente in tutta l'Europa, gli Stati Uniti, il Canada. Quello che sarà poi l'evento che cambierà molto il mondo della vela fu una competizione che ebbe origine il 22 agosto 1851 quando il Royal Yacht Squadron britannico con 14 imbarcazioni sfidò il New York Yacht Club, che decise di partecipare con lo schooner 'America', in un percorso attorno all'Isola di Wight. La coppa (detta delle "Cento ghinee" o "Queen's Cup") era stata messa in palio per celebrare la prima esposizione universale di Londra. "Nel 1851 una rivoluzionaria goletta, emersa come uno spettro dalla nebbia, passò agilmente davanti allo yacht reale, ancorato nel Solent, tra l'Isola di Wight e la costa Sud dell'Inghilterra. Era pomeriggio e la Regina Vittoria era bordo del suo panfilo per assistere alla regata. Quando lo schooner, che si chiamava "America", sfilò per prima davanti allo yacht reale, la sovrana chiese ad un suo attendente quale barca fosse al secondo posto (fu l'imbarcazione "Aurora"), "Sua Maestà, non c'è secondo," fu la laconica risposta, tanto grande era la distanza tra i primi due yacht. Quella frase, di appena cinque parole, è ancora adesso la migliore sintesi del significato dell'America's Cup"; (dal sito ufficiale della 32^a America's Cup) nasce così la straordinaria avventura della Coppa America e della sua singolare ricerca dell'eccellenza. È con le successive sfide per conquistare e detenere la coppa che, aumentando la notorietà e il prestigio di partecipare, le sfide diventano sempre più agguerrite e costose. Nasce così l'era delle sponsorizzazioni sportive, era il 1899 e questa era nasce proprio nel mondo della vela. Si affaccia infatti, sul palcoscenico internazionale, un personaggio con un forte carisma e con spiccate doti commerciali: Sir Thomas Lipton, il barone del the, per metà scozzese e per metà irlandese, tentò per ben cinque volte di strappare la Coppa agli americani, tra il 1899 e il 1930. Attraverso un club nautico irlandese, il Royal Ulster Yacht Club, Lipton lancia la sua prima sfida al New York Yacht Club, detentore della Coppa America. La sfida viene intrapresa con una barca di nome "Shamrock", che non riesce minimamente a contrastare "Columbia", la barca

americana. Sebbene sempre perdente, Sir Lipton conquistò la simpatia e la stima di tutto il mondo velico, diventando una sorta di eroe popolare; come detto il suo intuito commerciale gli consentì di trarre grandi vantaggi commerciali dalla "sponsorizzazione". Indipendentemente dal risultato in acqua, infatti, le vendite dei suoi prodotti in America aumentarono sensibilmente. "L'ultima sfida di Lipton, nel 1930, fu anche la prima corsa con i nuovi J-Class. Quello dei 'favolosi J's' fu uno dei periodi più entusiasmanti della storia dell'America's Cup e dello yachting in generale. La bellezza e la potenza delle nuove barche, con vele e attrezzature mai viste prima, diventò motivo d'attrazione a Newport, Rhode Island. A Harold 'Mike' Vanderbilt fu affidata la difesa del New York Yacht Club di quell'anno e il magnate della finanza lo fece con molta facilità. Uomini potenti che si sfidavano tra loro: era l'inizio dell'epoca moderna. (dal sito ufficiale della 32^a America's Cup)". Nella storia della vela e soprattutto della Coppa America sono molti i nomi di imprenditori/mecenati che hanno investito in questo sport il proprio patrimonio. Tra questi, oltre al già citato Lipton, figurano il francese Bich, inventore della famosa penna a sfera Bic, o Sir Murdock Sopwith, costruttore dei caccia biplani inglesi (i famosi Sopwith Camel) utilizzati nella prima guerra mondiale.

La rinascita, il caso America's Cup

Ma la vela non fu, e soprattutto non è solo affare di grandi mecenati, l'avvento della vela come sport di massa, come dicevamo, può essere fatto risalire agli ultimi 25 anni, in questo periodo, anche se molti sono entrati ed usciti dal settore, il grande incremento di praticanti, prima solo diportisti, ha portato allo sviluppo di diversi modi di vivere il mare, uno di questi più sportivo, partecipare alle regate e ai giri nautici a tappe. Osservando l'ambiente delle regate in cui i partecipanti sono "privati", in genere non associati ad alcun tipo di associazione, si possono distinguere in linea generale due tipologie di imbarcazioni. Da un lato, prendono piede barche veloci che danno la possibilità di partecipare sia a regate, ma anche comode e sicure per poter trascorrere eventual-

mente una vacanza con la famiglia o gli amici. I proprietari di queste imbarcazioni sono sia velisti amatoriali che vivono le regate come momento di aggregazione con gli amici e altri appassionati sia velisti di professione, supportati da sponsor. Allo spirito sportivo si associa la soddisfazione di vivere la vela con spirito di avventura, profondo rispetto per la natura e piacere della competizione. Le regate con queste caratteristiche sono diventate appuntamenti classici della vela vissuti come eventi e caratterizzati non solo dalla competizione, ma anche da feste e manifestazioni.

Diverse tipologie di aziende (soprattutto B2B) sono attratte da queste regate in quanto occasioni di mondanità capaci di attirare personaggi famosi e di conseguenza i media, per cui pur essendo l'attenzione generale e la visibilità di questi eventi limitata ai concorrenti e agli spettatori "locali" e la validità sportiva di tipo dilettantesco, le stesse aziende investono in sponsorizzazioni delle imbarcazioni (vele, materiale tecnico, abbigliamento equipaggi, ecc.) cifre via via crescenti. Dall'altro lato l'evoluzione della tecnologia impiegata nella costruzione e la disponibilità di sistemi di progettazione automatica assistita (CAD) e di sistemi di analisi fluido-dinamica permette di sviluppare barche adatte solo alle regate, quindi sempre più veloci e leggere. Queste imbarcazioni, a causa dei costi molto elevati dovuti all'alta tecnologia, sono rivolte a un target molto elevato. A queste regate vediamo partecipare professionisti di alto livello supportati da sponsor disposti a investire somme enormi. Le sfide si presentano in un contesto molto competitivo e tecnologicamente evoluto dove il valore più importante è la sfida stessa. Tra le regate di questo genere la Coppa America è stata la prima e, nonostante ormai le regate importanti siano centinaia nel mondo, continua ad essere la più significativa. Ma anche la America's Cup ha avuto una sua evoluzione e, ad un certo punto della sua storia, una accelerazione in termini di dimensioni e notorietà che porteranno ulteriori incredibili risultati. Dunque l'accelerazione nasce da un fatto: all'inizio degli anni ottanta più nazioni assieme si appellano al diritto di sfidare il difensore della Coppa. Nasce così nel 1983 la prima sfida tra sfidanti che una volta selezionati tra loro sfideranno il detentore. È il fatto nuovo, molte nazioni (yacht club) annunciano la loro partecipazio-

ne, inizia la sfida più ampia fino ad allora mai registrata per l'America's Cup. La casa di moda Louis Vuitton non si lascia scappare l'occasione di diventare protagonista di un evento internazionale: ha inizio così la Louis Vuitton Cup. La scelta fatta dal management della casa di moda si è rivelata un'intuizione giusta, infatti il livello di "audience" di quella edizione sorprende perfino i media, l'ascolto è straordinario, in molti paesi nasce la "America's Cup mania". In Italia ad esempio scoppia l'amore e la passione per "Azzurra" tanto che in quel periodo bar, pizzerie, negozi e addirittura bambini vengono battezzati dai proprietari, o dai genitori, con il nome dalla barca ormai famosa. "Azzurra" è un giocattolo del consumismo e bisogna sfruttarlo sino a provocarne inevitabilmente la fine (Bontempelli, 1992). La stampa e la televisione sono state prese in contropiede come detto da un entusiasmo popolare che non avevano previsto ne tanto meno provocato. Al principio, infatti, i giornali e i telegiornali davano notizie brevi e approssimative sulle regate di Coppa America. Ben presto, però, hanno dovuto cambiare politica: hanno mandato inviati sul posto, a Newport, così giornalisti (che spesso non si erano mai occupati di vela hanno dovuto imparare rapidamente i termini tecnici e le regole della Regata per poterle poi illustrare a un pubblico sempre più ampio e interessato anche se sprovvisto di rudimenti della vela. La Coppa America quindi, con la Luis Vuitton Cup, ha fatto da traino per lo sport della vela, il che significa molte cose: oltre all'influenza che ha avuto, ad esempio in Italia, sui mezzi di comunicazione, è stata anche promotrice di un cambiamento nel rapporto tra vela e sponsor, ma fatto enormemente più importante in termini economici e sociali, la produzione di imbarcazioni e l'uso per diporto ha avuto uno sviluppo esponenziale, con tutte le attività collaterali connesse. Nella America's Cup il processo innescato nel 1983 è proseguito con ulteriori novità. Nel 1987 per la prima volta sono apparse le scritte degli sponsor sulle vele, sulle fiancate e sull'abbigliamento degli atleti. Lo sport della vela entra a far parte di un più grosso business che vede le aziende industriali sempre più coinvolte a sostenere i propri progetti tramite le regate e altre avventure connesse. L'interesse crescente che circonda questo sport, soprattutto in Italia, produce ogni anno nuovi appassionati, nuovi

proprietari di barche a vela, nuove realizzazioni in porti turistici e posti barca, e si evidenzia con la Coppa America disputata dal Moro di Venezia, che porta sulle sue vele il marchio della Montedison. Questa imbarcazione è la prima barca europea a vincere la Louis Vuitton Cup (1992, San Diego - USA), aumentando così la passione e la notorietà di verso lo sport velico. I successi italiani vengono rinverdiati dalla partecipazione di "Luna Rossa" che nel 2000 ad Auckland, in Nuova Zelanda, vince la Louis Vuitton Cup. Anche se in finale non c'è storia Luna Rossa si afferma oltre che per la grande scuola sportiva velica italiana come uno dei testimonial più importanti dello stile e del "made in Italy", lo sport velico in quel momento realizza una perfetta fusione tra sport, marketing, comunicazione, promozione industriale, notorietà del marchio. È questa fusione, questa integrazione, che rende in un solo colpo d'occhio il senso del marketing dello sport ed in particolare l'efficacia della applicazione di tecniche di marketing agli eventi della vela. Visti i successi la macchina procede, c'è una novità di non poco conto, nel 2003 la Louis Vuitton Cup prima e l'America's Cup poi vanno all'imbarcazione svizzera "Alinghi", che c'è di strano? La Svizzera come si sa non ha il mare...

Ecco che sorge un problema, quale sarà il mare che Alinghi sceglierà per difendere la coppa? Nasce qui una grande intuizione commerciale, poi questa intuizione sarà declinata come evento sportivo, ma per la prima volta il ragionamento di marketing arriva prima dell'organizzazione dell'evento velico, anzi l'evento viene piegato alle necessità del business, e devo dire come opinione personale che il risultato alla fine darà ragione agli uomini di marketing e alle loro intuizioni. Intanto si sceglie una città del Mediterraneo, nota, ma non tra quelle di prima fila, per effettuare le regate. Alla gara di selezione per l'assegnazione dell'evento partecipano molti pretendenti (per l'Italia Napoli, Trapani, Porto Cervo, poi solo Napoli), vince Valencia in Spagna, ma il regolamento della Louis Vuitton Cup di fatto allarga a dismisura i campi di regata e amplia a livelli mai visti gli spettatori e gli interessi. La Louis Vuitton Cup viene formata da 13 tappe (detti acts), svolti in diverse località nell'arco temporale di due anni; il nuovo regolamento della coppa, prevede che si disputino, in giro per l'Europa, delle regate

preliminari, sia di flotta che di "match race" denominate Louis Vuitton Acts, valide ai fini della classifica finale. Nel quadro di questi Acts, per la prima volta l'Italia ha ospitato, nei mesi di settembre e ottobre del 2005, alcune regate della Louis Vuitton cup, nel mare di Trapani, in Sicilia, con un grande successo di pubblico. Le altre città Europee coinvolte negli acts sono: Malmoe (Svezia); Marsiglia (Francia); e naturalmente Valencia. Alla fine la Luis Vuitton Cup viene vinta da Emirates Team New Zeland (che batte nettamente Luna Rossa di nuovo finalista) che pur regatando benissimo non riesce a battere Alinghi, la coppa rimane in Svizzera, e si riaprono i giochi per la nuova fase della America's Cup. La 32 edizione della coppa è quella che raggiunge un record assoluto di ascolti, spettatori, sponsor, giro di affari, oltre che un giro di VIP, "starlette" e famosi di vario genere, che probabilmente hanno poco a che fare con il mondo della vela e un po' appannano l'immagine della coppa (a mio avviso stava benissimo in Nuova Zelanda, vero paradiso degli sportivi). La 33^a edizione parte con grandi progetti, nuovi scafi catamarano, per regate più spettacolari e ancora più veloci, nuovi regolamenti, nuovi acts, e così via, ma il meccanismo del gigantismo si inceppa, uno sport come la vela viene trascinato ora troppo lontano dalle logiche del "business is business", e finisce per incepparsi. Partono decine di ricorsi, cause internazionali, blocchi, un pandemonio ancora oggi inestricabile, forse si farà ancora la America's Cup, forse, ma i danni fatti sono enormi. Lo sponsor Louis Vuitton decide che la Louis Vuitton Cup abbia termine e non riconferma la sponsorizzazione durata oltre 20 anni. La prossima edizione della coppa degli sfidanti quindi cambierà nome e prenderà quello del nuovo sponsor (BMW? Rolex? Si vedrà), certo è che questo trambusto è stato un duro colpo per la Coppa America. Ma non tutto il male viene per nuocere, nuovi eventi della stessa classe vengono organizzati o sono in corso di organizzazione in giro per il mondo, e anche qui si riprende a gareggiare con lo schema di sempre, in Nuova Zelanda, con la Luis Vuitton Pacific Series, e con Luna rossa e Team New Zeland, la coppa rinasce dalle sue ceneri come l'araba fenice.



P. Coors Excudit.

Anno 1642.

LA STELLA ASSASSINA

Folco Quilici

I VIAGGI

L'*Acanthaster* fu un problema del mare, grave, del quale mi occupai negli anni Settanta.

Accadeva allora che alcuni scienziati avessero cominciato a chiedersi se il mondo dei reefs corallini tropicali fosse in pericolo. E io collegati quelle voci ad un'esperienza dell'anno prima quando in Oceania m'ero trovato di fronte la desolata visione subacquea d'ammassi madreporici morti. Eppure negli stessi reef, a Tahiti, mi ero immerso precedentemente in un paradisiaco paesaggio sottomarino.

Responsabile di quello squilibrio biologico si riteneva fosse un essere dal corpo tozzo, circondato da dodici bracci appuntiti, l'*Acanthaster planci*, una grande stella marina a volte anche a sedici e a ventitre bracci. Rare a vedersi un tempo, da un anno muovevano nel reef sempre più numerose, cibandosi di madrepora, provocando danni gravi alla scogliera corallina. Decisi allora di occuparmene con un film.

Dell'ecologia si parlava ancora poco o nulla, porre un grave interrogativo rivolgendosi all'opinione pubblica generalista, poteva riscuotere molto interesse. Cosa di più drammatico di immagini colte mentre crolla un'imponente barriera corallina a causa d'una stella marina?

Preparai un piano di lavorazione con immersioni e riprese cinematografiche nel reef australiano di fronte a Cairns, cittadina costiera del Queensland.

In quell'area la grande barriera non è muraglia ininterrotta, ma si compone di banchi di varie estensioni tra venti e trenta miglia

dalla costa. Uno d'essi, l'Opal Reef, risultava uno dei più colpiti dalla disgregazione portata dal moltiplicarsi delle *Acanthaster*.

All'Opal Reef, in acqua tra pareti verticali di madrepora, anemoni e guizzi di cento forme di vita, mi guida il rombo lontano delle onde nei momenti in cui s'infrangono. Ne percepiamo la forza trasmessa dalla superficie in ogni direzione.

Alzo la testa verso l'alto frangente, mi par d'intravedere in un punto sulla verticale, un masso pericolante.

Quanto dovrò rischiare per cogliere immagini-documento di questi crolli?

Indispensabili se voglio offrire prove a sostegno delle teorie sull'indebolimento dei reef. Importante anche cogliere immagini all'interno della barriera, nei punti dove il corallo è stato aggredito dalle *Acanthaster*.

La ferita inflitta dal pascolo delle voraci stelle è simile all'aggressione delle termiti nel legno. Il tronco di un albero all'apparenza possente ma internamente indebolito dai parassiti, può crollare anche solo per un colpo di vento. Egualmente alcune parti del reef minate dalle *Acanthaster*, paiono ancora bastioni superbi e invece cedono ai colpi di mare.

Bordeggiamo il tempestoso lato sopravvento: sott'acqua in due, in superficie ci segue un marinaio alla guida di un fuoribordo.

Con un assistente australiano, cerco di individuare i punti lungo il bordo della barriera indeboliti più di altri ai contraccolpi delle onde. Avanzo sfiorando il fondo, circa trenta metri più in basso di loro; se ci segnalano un blocco pericolante, sono pronto a coglierne il crollo. Le attese ci sfiniscono, ripetendosi a decine in ogni immersione, per cinque giorni; ogni sera torniamo a bordo frastornati da quelle snervanti ore trascorse nel rimbombo possente delle onde, frustrati dal risultato negativo di quella fatica.

Al sesto giorno, uno dei tre in superficie individua una terrazza del reef più esposta di altre ai colpi di mare.

Sotto quel punto sono pronto a registrare il crollo. E dimentico timori e prudenza quando, intravisto un cedimento, lo seguo mentre alcuni blocchi si staccano. Una frana lenta che ancora sogno quando soffro di incubi notturni.

I massi si staccano, precipitano stretti e lunghi alcuni, altri circola-

ri come ciambelle spezzate. Forme atipiche, quindi con traiettorie di caduta irregolari.

Debbo evitarli e allo stesso tempo tenere puntato l'obiettivo.

Colgo anche immagini dei responsabili in azione, ovvero gli *Acanthaster* avviluppati alle madrepora per nutrirsi. E non tardo a trovarmi sotto gli occhi una, due, dieci di quelle stelle, raggiere di bracci e di punte attaccate le une alle altre agitando migliaia di minuscoli tentacoli.

Difficile però filmarle nel momento in cui divorano e demoliscono blocchi di madrepora; perché le *Acanthaster* si sfamano soprattutto di notte. Ma alla fine questo ci è stato possibile. E così in Somalia.

Ho suggerito a chi finanzia il nostro progetto di lavoro, di continuarlo e concluderlo sulla costa somala davanti all'Oceano Indiano. Laggiù, dove il mondo subacqueo madreporico è adiacente alla spiaggia, potremo mettere in atto la "soluzione acquario" e osservare la stella giorno e notte, filmandola anche con lenti addizionali con le quali si possono ottenere immagini anche di minimi dettagli.

Mi occorre tempo per ottenere i fondi supplementari e solo nel febbraio del '73, possiamo finalmente raggiungere le coste somale e installarci su una spiaggia di fronte all'Oceano Indiano.

In una settimana un Campo è montato sulla sconfinata spiaggia tra Merka e Brava. Accanto alle tende, due acquari dalle pareti di vetro, collegati al mare con tubi di carico e scarico.

Ci siamo riusciti perché si è aggregata al nostro gruppo la persona capace di risolvere problemi complicati in un paese complicato qual è la Somalia, dove da poco si era installato un governo rivoluzionario. Se abbiamo un Campo ben funzionante, collegato quotidianamente con Mogadiscio per i rifornimenti, dotato di un gruppo elettrogeno che ci consente di ricaricare le batterie delle cineprese, garantire l'illuminazione notturna delle vasche e il continuo pompaggio d'acqua di mare nelle stesse, lo dobbiamo ad Anna. In Somalia vive da anni e sa come superare con non poca fatica ogni ostacolo; da ora in poi sarà la colonna insostituibile di questo film e poi di altri miei futuri lavori. Per di più accetterà di diventare mia moglie (ma questa è un'altra storia).

Le nostre cavie, al calare del sole iniziano a muovere dove abbiamo deposto blocchi di madrepora e lungo le pareti di vetro. E così, dopo alcuni giorni d'attesa, attorno ai vetri dell'acquario, siamo testimoni dell'opera di disgregazione portata dall'*Acanthaster*. Assorbe sostanza viva con i suoi tentacoli, con movimenti rapidi si chiude sulle parti sbriciolate, divorandole con fauci minuscole ma voraci.

Immagini che si riveleranno un aiuto allo studio dei mari australiani, francesi, americani. Solo noi però, eravamo riusciti a documentare il pasto distruttore delle *Acanthaster*. Primo fondamentale passo per risolvere il problema.

I VIAGGI

FILOSOFIA E MARE

Antonio Nardo

I LIBRI

Le vie dell'immaginazione si perdono nell'infinito, oltre l'orizzonte, senza intralci.

Così è il mare. Si impone sul pensiero e lo destabilizza.

È la reazione che Kant definisce "sublime matematico", ossia il senso di smarrimento e di frustrazione che l'uomo avverte nella contemplazione della natura immobile e fuori dal tempo. La contemplazione di tale spettacolo - nell'idea kantiana - induce la mente a prendere coscienza del proprio limite razionale e a riconoscere la possibilità di una dimensione sovrasensibile, da esperire sul piano puramente emotivo.

Ma se per il grande filosofo di Königsberg di fronte alla magnificenza della natura l'uomo afferma - grazie all'esperienza del sublime - la propria superiorità, in quanto unico essere del creato capace di un agire morale, per Cécile Guèrard il mare è sì una vastità, che per induzione ci rende vasti, ma qui il nostro orizzonte si apre e l'immersione nel liquido salino libera la mente:

"...un bagno o una passeggiata sulla spiaggia si fanno rigenerazione e salvezza, liberano dai pregiudizi e persino dal narcisismo, guariscono e sollevano dall'angoscia, compongono una sinfonia meditativa che spinge insieme al sogno e alla riflessione, cioè all'esercizio del pensiero".

Emerge subito il tema principale della nostra traversata: il mare e la filosofia condividono la stessa rotta.

Non è questa la sede per affrontare il testo di Cécile Guèrard, "Piccola filosofia del mare" (edito da Guanda, traduzione di Leila Brioschi), come un breve saggio filosofico, analizzando e

interrogando. Ci preme piuttosto consultarlo come una guida alla meditazione, una meditazione sul mare e una riflessione sulla vita, dove il mare spicca per la saggezza intrinseca che stimola il pensiero. Ogni pagina odora di salsedine. Un profumo corposo, forte, inebriante, come quando la schiuma dell'onda ci spruzza addosso mentre passeggiamo in riva al mare. Una passeggiata, è l'invito della Guèrard, attraverso luoghi e forme, contorni di un paesaggio composto soprattutto da colori, colori ai quali la Guèrard dedica il capitolo *I colori del mare*, dipingendo scene tratte dall'Illiade, dall'Odissea, tinte di rosso del sangue dei soldati morti, del fragore delle armi; è un mare senza il blu che conosciamo noi, senza il blu profondo, senza il blu dell'oceano.

Dalle scene dipinte nell'antichità navighiamo, senza ordine, nel testo, alla rinfusa e senza meta, anzi con l'obiettivo intrinseco di lasciarsi trasportare dalla corrente mentre ci abbandoniamo ai flutti, a bordo di un'imbarcazione infinita e colossale. Navighiamo appunto alzando ogni tanto gli occhi al cielo stellato, per orientarsi e ogni tanto "il pensiero s'innalza al di sopra de del Mare Nostrum, si riavvicina allo spirito di curiosità e di conquista".

Dal mare guardiamo la città, la spiaggia, i gitanti. Si afferma il principio della talassocrazia.

Talassocrazia. Ecco uno dei punti fondamentali.

Sentiamo la voce profonda e inquietante di Ifigenia, in quel di Tauride. È una voce vecchia, proveniente dal 414 a.C., una voce oscura che declama "Il mare lava tutto il male umano!". Sono le parole della grande sacerdotessa, sono le parole di Euripide, parole alle quali i medici inglesi del 1750 aggiungono una spiegazione scientifica e iniziano a proporre il bagno di mare per curare i languori, la sifilide o la rabbia.

Il mare si trasforma. Diventa velocemente una cura, un rimedio per affezioni osteo-articolari, venose, dermatologiche, allergie respiratorie, programmi dimagranti, depressione, insonnia, stress, ansia. È il trionfo delle coccole all'Ego: corriamo per vivere (vivere?!) le vacanze, ritagliamo il tempo, una o due settimane, e poi una volta sulla spiaggia ci liberiamo dei vestiti e indossiamo il costume. Cécile Guèrard osa proporre un carattere sovversivo del

mare proprio nell'invito a privarsi degli abiti grigi del lavoro, dell'identificazione sociale:

"Dopo esserci immersi, sussultando ai piacevoli morsi dell'acqua, scacciamo sul fondo l'ordine del giorno e le preoccupazioni... nuotare ci libera dalla nostra immagine".

Non cura solo arterie e reumatismi.

L'autrice francese s'immerge - citando Gaston Bachelard e la sua opera *Psicanalisi delle acque* - e trasforma l'io. Solubile nell'acqua di mare. È un fenomeno sorprendente. Il nuotatore agita la superficie del mare, il suo corpo proietta schizzi, lo specchio dell'acqua va in frantumi:

"Visto così il riflesso è come l'ombra e l'eco che costituiscono dei mondi alternativi, adiacenti al mondo reale della veglia, con il quale sono in connessione, ma che ne divergono proprio per l'ispirazione lunare che quei mondi di penombra proiettano. Confini incerti che hanno una certezza, l'uomo privo dell'ombra è più leggero, senza vincoli, così come l'eco che tende a separarsi, nella reiterazione, dal senso della parola pronunciata, così come infine il nuotatore che spezza lo specchio immoto delle acque impedendo all'immagine di riprodursi o di riprodursi nella reiterazione (proprio come l'eco) delle schegge dello specchio infranto".

Psicanalisi quindi. Non soltanto filosofia.

La psicanalisi ci riporta, per associazione, all'infanzia. Senza traumi. Qui si discute di giochi, armati di secchielli e palette, nell'estate dei ricordi, quando i nostri genitori ci accompagnavano per mano a bagnarci i piedi sul bagnasciuga. Un rituale che si ripete ininterrottamente: da bambini diventiamo adulti e accompagniamo i nostri figli. Ed ecco che quando stiamo lì, di fronte al mare, adulti, svestiti appunto dall'identità economica-sociale, ci lasciamo soggiogare dal potere ipnotico delle onde e ritorniamo bambini ma con un grado di conoscenza superiore:

"Dopo essere stato dissolto, il nostro pensiero si ricrea per intuizioni, frammenti, folgorazioni. Sorgenti sotterranee alimentano queste ispirazioni, queste scoperte. Le parole ritornano in superficie con il loro seguito di immagini, di reminiscenze. Un riconoscimento magico, il renderci consapevoli di quel che sapevamo già!".

La Guèrard non si ferma e avanza tra i flutti, nuotando. Ogni bracciata la allontana da se stessa, sfugge alla trappola del suo riflesso, al contrario di Narciso che s'innamora all'istante della sua immagine:

"Un bagno di mare è molto di più che un bagno di mare... schiavi del nulla, liberati del nostro lo a tendenza narcisistica, facciamo un bagno di assoluto. Ne usciamo con un'idea migliore della vita e di noi stessi come il mare...".

Ma qual è l'idea?

Abbiamo un'idea solida, un principio efficace da contrapporre al moto incessante e fragoroso delle onde? E se non potessimo proprio contrastare l'oceano? Se quest'ultimo è - secondo la Guèrard - un formidabile maestro del dubbio, deciso avversario dei nostri convincimenti, se spezza le certezze che idolatriamo, i preconcetti ricevuti in eredità, se sconvolge l'ordine costituito, allora quale difesa possiamo innalzare? Dobbiamo erigere un molo frangiflutti e sperare che le onde non lo sovrastino? Le onde! Loro, le onde, sembrano correre invece non corrono affatto: si alzano e si abbassano restando sul posto. Ecco, forse l'atteggiamento giusto è proprio quello che il mare ci suggerisce: credere che non tutto sia stabilito, che non tutto quello che sembra è, non tutto ciò che sembra vero è tale.

"Il mare ci insegna a rifiutare il determinismo e non smette mai di ricordarci che nulla è sicuro".

Sì, forse è questo l'atteggiamento che ci conviene adottare. Perché di convenienza si tratta. Col mare non si scherza, affatto. L'acqua ci attira verso il fondo. Soccombere al fascino del mare è più facile di quanto si pensi. Il piacere dell'immersione si trasforma, subdolamente, in desiderio di dissoluzione. Basta poco: lasciarsi andare, allargare le braccia e smettere di opporre resistenza. Come Ulisse e le sirene! Ebbri dell'incantevole bellezza del profondo, del nostro lo più remoto, degli abissi inesplorati.

Filosofia e mare.

Più vicino alla psicanalisi che alla filosofia, sembra. Alla letteratura sicuramente. Letteratura marina. Verne, Edgar Allan Poe, Conrad, Melville, solo per citarne alcuni.

E allora perché la filosofia, se la stessa Guèrard premette come

questa sia un'associazione insolita? Basta forse indicare la nascita della filosofia sotto il segno dell'acqua per conferirle questa inconsueta analogia?

Proviamo.

Siamo nel VI secolo a. C., in Asia Minore, a Mileto, passeggia un certo Talete. Scruta il mare e pensa alla terra appoggiata su di esso. L'elemento liquido costituisce principio del mondo. Lo sa Anassimandro, il suo allievo, che non solo disegna la prima carta geografica, scopre i solstizi e gli equinozi, ma si spinge oltre, tuffandosi: "I pesci sono i nostri antenati!".

Quando poi il centro culturale del mondo si sposta ad Atene Platone - raccontando la sete di potere di Atlantide - denuncia i pericoli che vengono dal mare: "Atlantide sprofonda sotto i flutti in un sol giorno e in una sola notte".

Da questo momento l'accezione filosofica del mare sarà sempre un *hybris*, un eccesso, l'informe, l'imprevedibile, il teatro dell'illusione metafisica.

Se per Eraclito prevale l'aspetto ambiguo e contraddittorio dell'acqua del mare, salutare per i pesci, mortale e imbevibile per gli uomini, Nietzsche non esita a chiamare ipocrita la sua muta bellezza in *Aurora*. Anche nell'epoca moderna il mare rappresenterà l'insignificanza, la perdita di senso, attraverso le parole di Foucault.

A bordo dell'imbarcazione di Cécile Guèrard non trovano posto soltanto i filosofi, ma anche pittori e scrittori come Hugo, Sartre, Michelet, Micchaux, Bachelard, Hemingway. Tuttavia, a nostro avviso, l'ultima parola spetta a chi ha mollato gli ormeggi all'inizio della nostra traversata, dal Baltico al Mediterraneo, al filosofo di Königsberg:

"Il paese delle verità è un'isola circondata da un vasto e tumultuoso oceano, sede dell'apparenza, dove parecchie coltri di nebbia e numerosi banchi di ghiaccio sul punto di sciogliersi presentano l'immagine ingannevole di nuovi paesi, e non smettono d'ingannare con vane speranze il navigatore partito all'avanscoperta, e lo trascinano in avventure alle quali non può rinunciare...".

Certo che no.

Al mare non si può rinunciare.

MOLLO TUTTO E VADO VIA: ECCO COME ORGANIZZARE UN ANNO SABBATICO IN BARCA A VELA

I LIBRI

Gerardo Picardo

Un anno sabbatico in barca a vela è un sogno che, con un po' di organizzazione, si può trasformare in realtà. Ai molti che, almeno una volta nella vita, hanno accarezzato l'idea di lasciare il solito tran tran per navigare in mari aperti può essere utile il libro di Gabriele Mazzoleni "Mollo tutto e vado via", sottotitolo: Come organizzare un anno sabbatico in barca e vela (Mursia, 2010, pagg. 288, euro 17,00)

La prima edizione di questo libro, pubblicata nel 2000, ha avuto subito un grande successo, segno che il desiderio di "mollare gli ormeggi" è molto diffuso.

Ora arriva in libreria la seconda edizione, aggiornata e integrata con nuove informazioni. Mazzoleni, giornalista con una forte passione per il mare e per la vela, ha organizzato in modo sistematico tutte le notizie utili attingendo alle fonti più diverse: esperienze dirette, manuali, internet.

L'obiettivo principale non è tanto quello di indicare una meta piuttosto quello di suggerire un metodo per affrontare i quattro grandi problemi che possono essere sintetizzati in queste domande: come faccio a mollare tutto, casa, famiglia, lavoro? Come mi organizzo? Quanto mi costa? Cosa succede quando torno? "Il primo ostacolo è l'autovalutazione", spiega Mazzoleni, "Bisogna aver chiara la motivazione iniziale. E bisogna essere consapevoli che un anno sabbatico in barca a vela è un viaggio, molto speciale, ma sempre un viaggio. Chi cerca risposte esistenziali definitive rischia di rimanere deluso."

Chiarite le motivazioni e presa la decisione si può passare alla fase organizzativa: la scelta dell'itinerario, dei compagni di barca, dell'imbarcazione e delle dotazioni di bordo; alla navigazione in sicurezza senza dimenticare che negli ultimi dieci anni il mondo è

molto cambiato e quelli che una volta erano mari sicuri oggi sono zone off limit.

Il penultimo capitolo è dedicato all'annoso problema delle risorse economiche e alle normative che consentono a un lavoratore dipendente di prendersi una lunga aspettativa. Da non trascurare tutta la gestione delle utenze domestiche, delle assicurazioni, delle banche e la stesura di un serio piano di costi di gestione della barca e della vita vagabonda. Saranno magari poco romantiche ma le tabelle inserite nel libro che mettono a confronto le stime di costi delle diverse ipotesi di navigazione si riveleranno molto utili. Ultimo capitolo: il ritorno. Reinserirsi nella vita quotidiana può essere traumatico dopo mesi passati in mare aperto ma se il piano di partenza è stato ben organizzato si può gestire il rientro in modo indolore. Il consiglio è leggere con attenzione le esperienze di chi dopo un anno sabbatico è tornato alla vita "normale" senza subire troppi contraccolpi. Il volume è corredato da una bibliografia e da una webgrafia complete e aggiornate.

La storia del *Padrone delle onde*

Un romanzo di mare e d'avventura, di predoni e naviganti, di miseria e amore. È la storia de Il padrone delle onde (Mursia, pagg. 336, euro 18,00), ovvero Giuseppe Vallaro, che per tutti fu sempre e solo Geppin, venuto al mondo a *u cantu da groga*, "l'angolo della gloria", a Moneglia, protagonista della grande epopea ottocentesca dei marittimi liguri. Una storia quella di Geppin che Mario Dentone, ligure doc, ha saputo trasformare in un romanzo di mare e d'avventura, di predoni e naviganti, di miseria e amore, nato grazie al fortunato incontro con un vecchio volume, 'Capitani di mare e bastimenti di Liguria del secolo XIX', scritto nel 1939 da Gio Bono Ferrari, storico della marineria.

"Tutto nasce da quel libro, un vero e proprio classico, enciclopedico ed epico, romantico e avventuroso insieme, e specificamente dal capitolo che Ferrari dedica a capitani e armatori di velieri di Moneglia", spiega Dentone. "Qui ho trovato anche la biografia di Giuseppe Vallaro, tracciata sia pur brevemente, che mi è parsa su-

bito affascinante, anzi, quasi fiabesca, ricca di imprese a dir poco eroiche, una vita di totale simbiosi dell'uomo col mare che, a raccontarla degnamente, ci vorrebbero i Melville, i Conrad e gli Hemingway, per non dire Defoe o Stevenson, e pochi altri".

E la vita di Geppin fu davvero in simbiosi con il mare, sin dal suo battesimo quando "dalla pancia della madre si tuffò nella schiuma di un'onda lunga", scrive Dentone. "E il prete sorrise e disse: 'Affido questo bimbo al mare e al suo destino'". Da ragazzo, poi, si spaccò la schiena come zavorratore, caricando sabbia per i grandi velieri oceanici ma, intanto, sognava l'orizzonte sempre più in là, dove può spingersi lo sguardo, perché il mare, come la fantasia e la volontà, non ha confini. Un giorno finalmente prese il largo e cominciò la sua avventura: il porto di Genova e le barche, la piccola lancia a remi, il leudo, la tartana per il primo viaggio da comandante fino a diventare vero capitano di lungo corso su un brigantino.

LE "VOCI" DEGLI SCRITTORI INQUIETI DEL '900 RACCONTANO IL MEDITERRANEO

Giordano Deneri

Dal cantastorie Ignazio Buttitta ai poeti dell'isola e della ricerca, intrecciando mito e memoria, identità e chiaroscuri. È il viaggio in trentaquattro 'voci' di inquieti scrittori che intrecciano letteratura e vita ne le "Voci del Mediterraneo. Aleramo, Buttitta, Campana, Silone e altri contemporanei", indagate da Pierfranco Bruni e Gerardo Picardo, in un importante saggio pubblicato nella prestigiosa collana di italianistica di Mauro Pagliai editore (pp. 208, br., € 18,00).

Pagine che raccontano, in uno stile che cattura il lettore, di lotte incompiute e inchiostro libero tenuto controvento da spiriti ribelli. Tra greicità e destino, il Mediterraneo delle lettere è infatti un lungo racconto. Sono le voci dei poeti nei mercati e nei porti,

l'infinita topologia di un'agorà letteraria dove nulla è scontato e tutto è conquista inquieta. Dove l'aperto del mare è sempre una sfida. Scavando nella miniera della letteratura mediterranea si scoprono volti e storie, insieme a voci scomode. Perché scrivere è, spesso, entrare nella maledizione della solitudine per cercare sempre un senso.

"Anche in letteratura - sottolineano Bruni e Picardo - il Mediterraneo è destino. La letteratura-viaggio è la letteratura del ritorno di Ulisse, ma è soprattutto la letteratura del recupero del paese, parola della piazza mediterranea dove più voci hanno amato o perso donne e storie. Voce di attese, di pietra bianca e infiniti ritorni del cuore. Focolare d'inverno e vento che spinge al largo, cercando di raccontare sempre il proprio tempo, misurandosi con la morte".

Molteplici i temi proposti dai due autori come anche la lettura, originale e profonda, dei percorsi artistici e letterari dal Novecento ai nostri giorni. Si parte con il "Viaggio nella favola di Sibilla Aleramo", per passare a Ignazio Buttitta e il sentimento popolare; Carlo Levi oltre la storia, Mario Soldati, città, memoria, letteratura; Ignazio Silone e il paesaggio della memoria; Corrado Alvaro, tra il labirinto e la grecità di Meda; Carlo Cassola tra realismo e fuga; Vitaliano Brancati e la letteratura dell'essere; Cesare Pavese, il mito oltre il realismo; Francesco Jovine, letteratura e radici; Giuseppe Marotta e l'ironia della città; Elio Vittorini, elogio della finitezza; Giovanni Arpino, una vita per la scrittura; la testimonianza di Ferruccio Ulivi; Mario Pomilio, una cristianità di carne; Francesco Grisi, il mistero, il sacro e l'ironia; il diario di Geno Pampaloni; Ada Negri e la poesia della fatalità; Maria Corti, i luoghi della memoria; Dino Campana, poesia come destino e morte; Vincenzo Cardarelli e la poesia dell'anima; Umberto Saba, il Mediterraneo come luogo dell'anima; Alfonso Gatto e l'isola; Elsa Morante, l'isola e gli echi; Domenico Rea, i luoghi come vissuti del Mediterraneo; Lorenzo Calogero e il naufragio; Antonia Pozzi e il 'suo' destino di morte; Michele Pierrì e i tracciati del tempo; Giuseppe Selvaggi e il sentimento poetico; Alfredo Oriani e i sentieri di 'vortici'; Giovannino Guareschi, il sentimento della terra; Grazia Deledda, il vento nell'isola; Carlo Bo, la vita come letteratura e infine Giuseppe Prezzolini, il conservatore che ha innovato.

Dalla ricerca delle radici ai sentieri dell'appartenenza. Un viaggio che chiede un confronto con il lettore. Quel lettore che crede nella letteratura come anima. Ma non come salvezza dell'anima. Scrivono Bruni e Picardo: "Scavando nella miniera della letteratura mediterranea, abbiamo scoperto volti e storie. Ma soprattutto abbiamo guardato in volto una grande umanità. Lettere e versi fuori dal recinto, che mostrano vene aperte di confronto e guardano lontano, con le loro voci scomode. Perché scrivere è, spesso, entrare nella maledizione della solitudine. Peccato che la vita, poi, non mantenga le promesse della letteratura. Ma questo è un altro discorso. Come uomini e donne del Mediterraneo profondo, quello delle lettere e delle arti, abbiamo il compito di cercare un senso. E di farlo sempre. Il korismòs, la differenza del Mediterraneo cantata dai maestri greci, è proprio questa. Seguirla vuol dire restare nella libertà ribelle di un inquieto pensiero che fa ancora strada".

LA ROTTA DEI FENICI ALLA SCOPERTA DELLE NOSTRE ORIGINI

Daniela Squarcia Matticoli

I FONDALI PREZIOSI

La "Rotta dei Fenici" è un grandioso programma culturale istituito dal Consiglio d'Europa, che unisce 15 paesi appartenenti a tre continenti diversi e che ribadisce, ancora una volta, il ruolo fondamentale svolto dal Mar Mediterraneo sin dai tempi più antichi.

Questa grande ed immensa autostrada del Mare collega ancora oggi tanti stati ed ha da sempre consentito la diffusione di culture tanto eterogenee e complesse. Ed al contempo possiamo affermare che le grandi direttrici nautiche percorse dai Fenici a partire dal XII secolo a.C. sono alla base della nascita di una *Koiné* di conoscenze tipiche e peculiari del nostro bacino.

Per i giovani che oggi si affacciano e scoprono la vita la Rotta dei Fenici significa comprendere appieno la propria contemporaneità ossia cosa voglia dire, innanzitutto, un termine ormai abusato quale quello della globalizzazione.

In questo senso il Mar Mediterraneo è servito come tramite, come *liason* concreta in quanto percorribile, per mettere in contatto saperi ed esperienze completamente divergenti. Ha cioè creato una cultura "universale" nel senso di comprensibile ad uomini di diversi paesi che è tuttora alla base della nostra identità europea.

Tanto è vero che la Rotta dei Fenici è assurta a livello di vero e proprio bene culturale, un nuovo bene culturale ed in quanto tale tutelato dall'Istituzione Europea mediante una serie di iniziative di vario genere finalizzate alla conoscenza di questa fondamentale realtà storica.

Le infinite rotte del mare quindi, da sempre, sono state utilizzate

nell'ambito del mondo occidentale quali fondamentali vie di comunicazione sia commerciale che culturale. La stessa natura del Mare Mediterraneo è unica e molteplice insieme, poiché il suo paesaggio è sì delimitato, ma anche un succedersi di bacini distinti e quindi di conoscenze, di popoli e di storie.

Questo infatti spiega taluni aspetti che condividiamo con i nostri fratelli di stati diversi. Un indizio? Come mai piante come il cactus, l'agave, i fichi d'India d'America, gli eucalipti, ma anche i cipressi persiani i pomodori peruviani, le melanzane dell'India sono oggi per noi diventati tanto familiari?

Il Mar Mediterraneo allora è stato un crocevia che ha permesso il mescolarsi di civiltà che poi si sono ricomposte in una unità; che ricchezza questo nostro Mare!

Adesso tutto ciò risulta più chiaro ed appare finalmente con evidenza come una notevole parte del merito sia da attribuire e riconoscere al popolo dei Fenici la cui presenza in località assai diverse e lontane ha significato l'esportazione della loro cultura ma anche l'assorbimento delle conoscenze di civiltà evolute come quella egizia e, successivamente, di quella greca.

Forse potremmo parlare di una cultura "mediterranea" ai suoi esordi e di cui purtroppo non disponiamo oggi di fonti scritte, se non frammentarie citazioni più tarde, rispetto alla formazione del popolo fenicio che probabilmente avvenne intorno al 2500 a.C..

Anche per l'origine della parola "Fenici" si deve con tutta evidenza risalire ai Greci che forse utilizzavano a loro volta un termine egizio, ma l'etimologia del loro nome potrebbe anche essere strettamente connesso ad uno dei loro tratti distintivi: quello dell'utilizzo e del commercio della porpora.

Abili ed ingegnosi marinai quali furono appunto i Fenici, essi giunsero anche sulle nostre coste dell'isola di Pantelleria, della Sicilia e della Sardegna orientandosi con l'aiuto della stella polare che i Greci chiamavano, non a caso, stella fenicia.

Questo popolo mise a punto due tipi distinti di imbarcazione destinati uno, al commercio e dunque al trasporto di derrate e l'altra per scopi bellici; la prima era caratterizzata da una ampia linea di galleggiamento atta a contenere le mercanzie con una poppa ed una prora particolarmente rialzate, mentre i loro natanti desti-

nati alla guerra avevano una poppa fortemente ricurva ed una prua invece a filo d'acqua.

Ma l'eccellenza del popolo fenicio risiede anche o forse soprattutto, nell'esplorazione di terre lontane, dalla circumnavigazione dell'Africa alla possibilità che siano giunti sino al Brasile e sulle coste del Nord America.

Un popolo la cui storia ebbe inizio nell'antica Siria e che si caratterizzerà successivamente per il grande sviluppo dell'attività marinara intesa in funzione commerciale e di scambi.

Sin dall'inizio la ragione fondamentale e l'elemento propulsore dei loro spostamenti furono la ricerca di materie prime utili alla creazione dei prodotti artigianali ed i popoli con cui scambiarono, in maniera intensiva, le loro risorse furono gli Etruschi, altra cultura fondamentale della storia nostra ed europea.

Agli albori della navigazione

L'alto Lazio è stato il teatro di un eccezionale ritrovamento dalla storia millenaria. Le acque dolci del lago di Bolsena, il più grande lago di origine vulcanica d'Europa, hanno fatto da custodi di una antica piroga di materiale ligneo. La particolarità di questo natante preistorico è certamente la sua lunga vita, ma anche il fatto di essere il primo ritrovamento di un'imbarcazione monossile, ossia scavata in un tronco d'albero.

Il lago laziale, nella provincia di Viterbo, ospita l'isola Bisentina, luogo anch'esso di tante variopinte vicende che si sono intrecciate con le più importanti e significative famiglie nobili del Rinascimento e che hanno lasciato un'impronta indelebile nel corso della storia.

Nei suoi fondali nel 1989, ad una profondità di circa 14 metri, venne individuata la piroga e da subito si comprese l'entità della scoperta. La barca è stata ricavata da un tronco di faggio ed è datata alla fine dell'età del Bronzo.

La sua lunghezza raggiunge ben 6 metri e presenta il corpo a lati paralleli con una larghezza oscillante tra 67 e 71 cm. mentre entrambe le estremità dello scafo sono dotate di un prolungamento

piatto e sottile posizionato di taglio. Tuttavia, la prua risulta quasi irriconoscibile a causa della cattiva conservazione mentre la prora pur essendo forata, ci permette di intravederne la fattezze originarie.

L'importanza del reperto, aldilà della sua unicità e della datazione all'età del Bronzo, è di essere la prima prova tangibile delle capacità degli antichissimi popoli italici di navigare per sviluppare la pesca ed i primi scambi commerciali. Il fatto che il ritrovamento sia avvenuto in un luogo situato nella regione che è stata la culla dei primi abitatori della futura Italia dimostra come già, in quelle antichissime e primitive civiltà, fosse sentita l'esigenza ed il desiderio di navigare per spostarsi e commerciare.

Inoltre è possibile immaginare come queste primitive imbarcazioni abbiano visto la luce sugli specchi d'acqua dolce certamente più semplici da affrontare per la loro mancanza di correnti violente, ma ciò non toglie che esse rappresentano certamente il seme per lo sviluppo di tutta la futura arte della navigazione.

Come il clima secco ha consentito alle antiche mummie egizie di giungere perlopiù intatte sino a noi, così il fondale melmoso del lago assieme alle sue acque, hanno fatto da culla all'antica piroga. Ma, l'acqua che ha conservato lo scafo ha però contribuito a modificarne profondamente la struttura del legno che ha così necessitato di un lungo e sapiente lavoro di restauro, poiché le cellule del legno, immerse lungamente in un materiale liquido, si sono riempite completamente fino a saturarsi d'acqua perdendo come conseguenza la loro resistenza meccanica.

Infatti, finché l'oggetto rimane immerso nell'acqua, conserva ancora una certa consistenza fisica e quindi anche le caratteristiche anatomiche del legno e quelle morfologiche del natante sopravvivono, ma la sua asciugatura rapida provoca il disseccamento ed il ritiro del materiale a causa della compressione delle fibre lignee e quindi il completo disfacimento della sagoma originaria.

Grazie all'uso del PEG (polietilglicole), un metodo sperimentato con buoni risultati da oltre cinquant'anni, la piroga ha potuto evitare il totale dissolvimento della sua materia grazie al consolidamento della sua struttura. Lo scafo, dopo essere stato prelevato dal lago, è stato immerso lungamente in una soluzione di acqua e

PEG, che ha in tal modo consentito il passaggio delle molecole dell'acqua alla struttura del legno, la miscela poi, combinandosi con quest'ultima ha saturato le cellule stabilizzandone forma e consistenza.

Una volta rinforzato il materiale, la piroga ha potuto finalmente essere esposta all'aria e fare bella mostra di sé per essere fruita dal pubblico evitando ormai qualsiasi rischio di deformazione.

È stato così creato un apposito spazio museale nel comune di Capodimonte, sul lago di Bolsena, che permette al visitatore di venire in contatto con le antiche tecniche nautiche e con quelle civiltà laziali che le hanno prodotte e che ne sono state le artefici.


Un reperto che attesta ancora una volta il bisogno ancestrale dell'uomo di creare un rapporto intimo con l'acqua, quale sua valida alleata, dispensatrice di vita e mezzo vitale dell'umanità.



www.guardiacostiera.it

Numero blu 1530

E' attivo sul territorio nazionale un numero di emergenza denominato "Emergenza in mare - 1530"; un servizio completamente gratuito per il cittadino che permette l'attivazione di soccorso a mare, garantendo una maggiore sicurezza nel settore della nautica da diporto. Componendo il **1530** con un telefono cellulare si entra in contatto diretto con la centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto Guardia costiera, che attiverà le operazioni di soccorso. Se invece si compone il **1530** da un telefono fisso si comunica direttamente con la locale Capitaneria di porto.



Ulteriori informazioni possono essere richieste a:
Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto
Guardia costiera
Ufficio Relazioni esterne
Viale dell'Arte, 16 - 00144 Roma
Tel. 06/59084666 Fax: 06/59084789
e-mail: guardiacostieraguardiacostiera.it

LA FORCHETTA IN MEZZO AL MARE

Romana Spagnoli

LA
STORIA

Betta la forchetta era una di cento sorelle gemelle di plastica bianca. Si potrebbe dire che apparentemente erano tutte uguali, ma lei aveva qualcosa in più: per qualche strano errore di fabbricazione, Betta aveva un cuore!

Era finita in un sacchetto con altre venti e per molti mesi aveva visto il mondo dall'alto di uno scaffale nel bazar di Ciro, proprio sul porto. Ogni tanto, quando il piccolo negozio non era troppo pieno di gente, dalla porta si poteva scorgere un angolino di mare che spesso veniva occupato da barche piccole o grandi che si accostavano all'isola per fare rifornimenti, spese e commissioni.

Un giorno il pacchetto di forchette venne acquistato. Betta aveva atteso quel momento da sempre: era al settimo cielo e, dopo una breve passeggiata in un sacchetto, finì alla sinistra di un piatto di plastica.

Il tavolo di legno chiaro sul quale era stata messa, si trovava nel pozzetto di una piccola barca bianca e blu dove la famiglia Balzetti stava trascorrendo le vacanze. Il papà, la mamma, Giorgio e la piccola Emanuela si sedettero per pranzare e con sua grande gioia, lei divenne la forchetta della bambina. Dopo aver accompagnato alla piccola bocca le polpette che la mamma aveva preparato e tagliato, Betta divenne il gioco preferito di Emanuela. Quando la mamma sparecchiò, infatti, la piccola non si lasciò convincere a cedere Betta, la pulì per benino e la tenne con sé trasformandola in una bacchetta magica, in un pettinino per le bambole e in qualsiasi altra cosa che le passasse per la mente.

Dopo un giorno di giochi Betta era davvero contenta: pensava di essere nata per giocare con Emanuela, la quale non volle separarsene neanche per andare a dormire. Qualche giorno dopo durante uno dei giochi, un rebbio della forchetta, impigliatosi in una rete da pesca si ruppe. Emanuela arrabbiatissima la tirò in acqua e, prima di poter capire cosa stesse succedendo, Betta sentì per la prima volta la consistenza del mare.

Era una sensazione bellissima, non era come quando Emanuela l'aveva lavata sotto il getto dell'acqua corrente, piuttosto sembrava una specie di volo in una sostanza piacevole, fresca e salata. Pensò che si trattasse di un altro gioco inventato dalla bambina, chiuse gli occhi, si lasciò trascinare dalla corrente e si addormentò in quel mondo liquido e senza suoni. Quando realizzò che non si trattava di un gioco ed era semplicemente stata buttata via non c'era più alcuna traccia di Emanuela, né della barca bianca e blu. La piccola forchetta era in balia delle onde, in mezzo al mare da sola... La corrente che prima l'aveva cullata ora la spingeva violentemente causandole nausea e spossatezza. Sfiò la chiglia di alcune barche sperando invano di ritrovare quella di Emanuela, poi, esausta si lasciò portare su una spiaggia dove si ritrovò accanto ad una vecchia busta di plastica, una tanica tutta rotta e una bottiglia acciaccata. Era diventata un rifiuto anche lei... Le altre compagne di sventura avevano un'aria affranta e depressa e cercavano di spiegarle i modi più veloci per porre fine alle loro "vite da rifiuti": gli angoli migliori per essere erose dal vento o dalla salsedine, i punti più adatti per essere consumate dal sole... Betta raccontò loro la sua splendida avventura e, invece di cedere alla tristezza, diede speranza in tutti i rifiuti della piccola spiaggia. Visse così, giorno dopo giorno, per centocinquant'anni, finché ogni singola molecola del suo corpo non si dissolse, con il desiderio di rivedere la sua amata Emanuela.

LE ONDE RACCONTANO

Antonio Nardo

L'ultimo viaggio della Jeanne D'Arc

Il 21 maggio di quest'anno la nave scuola Jeanne d'Arc, dopo 45 anni di onorata carriera e migliaia di ufficiali della marina francese formati ed educati, ha terminato la sua ultima traversata nella città di Rouen. Il destino che attende il celebre incrociatore - centinaia di migliaia di miglia marine sotto la chiglia, 79 giri del mondo e 800 scali - è ancora incerto. Varata nel 1961 sotto il nome provvisorio de "La Résolue", la Jeanne d'Arc potrebbe essere ancorata al largo di Saint Tropez per fare da scalo agli elicotteri. Nonostante sia stata giudicata un'ipotesi poco gloriosa per un'imbarcazione che fino a due anni fa ha partecipato all'operazione di salvataggio degli otto ostaggi prigionieri dei pirati in Somalia è indiscutibile che la trasformazione in eliporto risolverebbe i problemi derivanti da uno spazio aereo affollato e soprattutto concentrato nei mesi estivi su pochissimi scali attrezzati. La proposta è dell'associazione Halte Hélico, che si batte da anni per limitare il tormento che gli abitanti di Saint Tropez subiscono ogni estate: "Potrebbe essere una buona soluzione per contenere i sorvoli sul centro del paese, e potremmo anche trasformare il resto della nave in un albergo e un ristorante", - sono state le parole del presidente Jean-Claude Molho. Un gruppo alberghiero svizzero sarebbe già pronto con un investimento da 10 milioni di euro.

L'isola della spazzatura

È un'immensa isola nel mezzo dell'Oceano Pacifico, ma non è una meta di turisti. La "Pacific Trash Vortex" ha un diametro di duemila e cinquecento chilometri ed è profonda 30 metri, e soprattutto è composta interamente da plastica e rifiuti. Sembra incredibile ma è così. Il vortice di spazzatura dell'Oceano Pacifico è la conseguenza del movimento di una lenta corrente oceanica - la North Pacific Subtropical Gyre - che si muove in senso orario a spirale. A causa di questa corrente, prodotta a sua volta da un sistema di correnti ad alta pressione, l'area è diventata pian piano, a partire dagli anni Cinquanta, una discarica dove la vita per mammiferi e pesci è praticamente impossibile. "Nelle ultime settimane la densità di tale materiale ha raggiunto un tale valore che il peso complessiva di questa isola di rifiuti raggiunge i 3,5 milioni di tonnellate", è stato il commento naturalmente preoccupato di Chris Parry del California Coastal Commission di San Francisco. Anche se l'inquinamento degli oceani provocato dai rifiuti di plastica è un allarme che da tempo gli ambientalisti sollevano - il 10% dei 100 miliardi di chilogrammi di plastica prodotti all'anno finisce in mare - al momento nessun Paese sembra preoccuparsene a sufficienza. Nel frattempo la vita dei fondali subisce degli scempi e dei cambiamenti negativi, spesso irrimediabili. Basti pensare che la plastica si decomporrà solo tra centinaia di anni. Sicuramente quando la "Pacific Trash Vortex" sarà ancora più colossale.

Gigante di lusso

L'idea è di una compagnia di Beverly Hills. L'investimento è di un miliardo e cento milioni di dollari. I cantieri navali che hanno preso la commessa a dicembre sono di proprietà della Samsung. È una nave da crociera, ma sarà riduttivo chiamarla così visto che offrirà la possibilità di acquistare le case a bordo. I proprietari, circa duecento ultraricchi, potranno vantare di possedere la cabina più esclusiva all'interno di una delle navi più lussuose al mondo. Il prezzo più basso previsto per un alloggio è due milioni e mezzo

di euro. Non sono troppi se si considera che il transatlantico avrà 204 room-boutique, hotel di lusso, casinò, terme, teatro, night club, piscine, ristoranti esclusivi e privati club, e un calendario di appuntamenti da sogno: Tour de France, Wimbledon, Festival di Cannes, Carnevale di Rio, Capodanno nella Baia di Sydney e safari in Kenya. "Questa sarà la nave più grande del mondo e sarà un centro per l'apprendimento, scambio culturale e la filantropia a differenza di qualsiasi nave stata creata" è stato il primo commento di David Robb, presidente della Utopia Residences. Gli appartamenti per questo gigante - 296 metri di lunghezza 105 mila tonnellate di stazza - arrivano fino a 613 metri quadrati e dispongono di quattro stanze da letto, tre bagni, parquet di legno pregiato, marmi. Lo stesso progetto era stato tentato nel 2002 dal gruppo Four Seasons ma fu un insuccesso per mancanza di acquirenti. Ora pare che il 16% degli appartamenti sia già stato venduto e mancano ancora tre anni al battesimo.

L'ammutinamento del Bounty

È il 28 aprile 1789 quando il primo ufficiale, il 25enne Christian Fletcher, guida l'ammutinamento più famoso della storia: il Bounty. La nave, al comando del capitano William Bligh, partita il 23 dicembre 1787 dal porto inglese di Spithead con destinazione Tahiti, aveva il compito di trasportare esemplari della mitica pianta del pane per trapiantarle in Giamaica. Tuttavia la traversata massacrante e soprattutto a causa del fascino delle fanciulle dell'isola e dalla loro libertà sessuale, quasi l'intero equipaggio non aveva la minima intenzione di obbedire al severo Bligh e convinsero Fletcher a guidare l'ammutinamento. Il capitano Bligh, con 18 marinai fedeli, viene calato in mare su una lancia di 14 metri con una bussola, un sestante rotto, un quadrante, quattro sciabole, 7 chili di carne di maiale salata, 67 chili di biscotti, 100 litri d'acqua, sei litri di rum e sei bottiglie di vino. E quasi una condanna a morte ma Bligh compie un'impresa tutt'ora mai eguagliata: tutti i 19 uomini raggiungono l'isola di Timor. Dopo 47 giorni di navigazione e 3.618 miglia nautiche, oltre 6700 chilo-

metri. Oggi, a distanza di più di due secoli, l'impresa di Bligh sarà vissuta dalla "Talisker Bounty Boa": una baleniera di 25 piedi costruita appositamente per questo viaggio sul modello della scialuppa. L'equipaggio è composto da Don MacIntyre, appassionato di imprese estreme, David Wilkinson, consulente finanziario, David Ryce, architetto navale e il diciottenne Chris Wilde. Il punto di partenza sarà lo stesso, nell'Oceano Pacifico occidentale, dove il Capitano Bligh fu lasciato alla deriva il 28 aprile di 221 anni fa. Anche le razioni di viveri saranno più o meno le stesse che furono a disposizione dei sopravvissuti. Inoltre MacIntyre ha intenzione di fermarsi nelle stesse isole toccate da Bligh nelle 4.000 miglia tra Tonga e Timor. Qui l'equipaggio si procurerà rifornimenti simili a quelli scelti da Bligh e dai suoi uomini. L'unica preoccupazione di questa impresa impossibile è quella di riuscire a resistere ai cicloni di fine stagione senza l'aiuto di qualsiasi strumento tecnologico moderno. Solo bussola e sestante.

Il barone ecologico

"Mi viene il mal di mare persino nella vasca da bagno". Queste erano state le parole del barone David de Rothschild prima di intraprendere la traversata del Pacifico a bordo di "Plastiki", un catamarano interamente fatto di plastica. Certamente non una premessa incoraggiante, ma l'ambientalista - rampollo dell'antica dinastia di banchieri - non si è lasciato scoraggiare dalla mancanza di esperienza marinaresca e grazie allo spirito ecologico che anima da sempre lo scapolo d'oro del Regno Unito (le sue imprese non sono una novità: ricordiamo la spedizione "Top of the world Arctic", la coltivazione biologica in Nuova Zelanda, ma anche mostre di giovani artisti che denunciano il disastro ambientale come la "Waste & the Natural World"), Plastiki ha gettato l'ancora nella baia di Sydney dopo 130 giorni di navigazione. Partita da San Francisco l'imbarcazione - lunga 19 metri - con a bordo il barone e sei marinai, ha attraversato il Pacific Trash Vortex con l'obiettivo di denunciare l'inquinamento dei mari provocato dalla plastica. Ecco spiegata la scelta di impiegare nella costruzione di "Plastiki"

- battezzata così in memoria delle gesta del norvegese Thor Heyerdal, che nel 1947 sulla zattera "Kon-tiki" attraversò il Pacifico - 12.500 bottiglie di plastica pressurizzate, tenute insieme da una colla organica a base di canna da zucchero. Senza dimenticare la vela in plastica riciclata, il circuito elettrico alimentato da pannelli solari e, per non mantenersi in forma, persino una cyclette.

Gambusie, i pesci che sanno far di conto

Sono pesciolini nordamericani d'acqua dolce, il nome completo è *Gambusia holbroocki*, e la loro specialità è far di conto. A sostenerlo è una ricerca dell'Università di Padova documentata nella pubblicazione di Marco Dadda, Laura Piffer, Christian Agrillo e Angelo Bisazza. I ricercatori hanno effettuato dei test dove i pesciolini erano sottoposti alla scelta tra due gruppi di diversa numerosità senza però che questi potessero vedere i gruppi nel loro complesso ma solo un pesciolino per volta. L'esperimento ha dimostrato che le gambusie hanno scelto comunque il gruppo più forte e numeroso ossia che i pesciolini sono stati in grado di sommare i singoli soggetti, stimarne la differente quantità nei due gruppi e infine comparare. Certo non possiamo parlare di operazioni mentali ma piuttosto di selezione naturale e di attitudine alla rappresentazione numerica, una capacità presente nei bambini molto piccoli durante lo stadio non verbale e in alcuni primati. In ogni caso un salto evolutivo significativo per le gambusie, che dotate anche di uno spiccato spirito di aggregazione, quando avvertono la minaccia di un predatore, spiccano come creature evolute ma socievoli.

Ikaros: veliero spaziale

Lanciato l'11 giugno scorso dal centro spaziale di Tanegashima, nel Giappone meridionale, Ikaros è un veliero spaziale alimentato esclusivamente dalla luce solare, anzi per essere precisi dal "vento solare". In rotta verso Venere, Ikaros infatti vanta una caratteristi-

ca unica: sottilissime vele a forma di aquilone - dotate di pannelli fotovoltaici - che vengono spinte dalla pressione di radiazione dei fotoni emessi dal Sole. Una piccola ma costante accelerazione che è stata pensata per la prima volta negli anni Venti, è stato un concetto molto popolare nella fantascienza anni Sessanta, ed è stata applicata praticamente soltanto nel 1970, quando la Nasa lo sfruttò per correggere la rotta della sonda Mariner 10. I giapponesi, forse ispirati proprio dai romanzi, hanno realizzato una vela a dir poco fantascientifica: una superficie di circa 200 metri quadrati, 14 metri di lato, uno spessore 7,5 *micrometri*, e composta interamente di materiali plastici ricoperti da uno strato di alluminio che ospitano minuscole celle solari. Non più fantascienza quindi, Ikaros è una realtà. Sulla rotta di Venere, e col vento "solare" in poppa.

Iceberg gigante

Più grande dell'isola d'Elba. Alto metà dell'Empire State Building. Naviga fra le acque della Groenlandia e del Canada ma non è una nave da crociera dalle dimensioni colossali. Tutt'altro: è un enorme blocco di ghiaccio galleggiante. Un iceberg, per intenderci. Costantemente monitorato dall'ESA, l'Agenzia Spaziale Europea, l'iceberg gigante si è staccato dal ghiacciaio di Petermann, sulla costa nordoccidentale della Groenlandia, mille chilometri a sud dal Polo Nord, ed è classificato dagli esperti - i ricercatori dell'Università americana del Delaware - come il più grosso che si sia mai formato nella regione dal 1962. Secondo il professore e ricercatore dell'Università del Delaware Andreas Muenchow ancora non è possibile affermare se l'iceberg si scioglierà progressivamente e neppure che si romperà in tanti blocchi più piccoli che potrebbero causare ostacoli per la navigazione. In molti hanno immediatamente lanciato il segnale del riscaldamento globale e dell'inquinamento ma, sempre secondo il professor Muenchow, "è difficile affermare con sicurezza se il fenomeno sia dovuto al riscaldamento globale perché i dati relativi al mare intorno al ghiacciaio sono stati registrati solo a partire dal 2003 e migliaia di iceberg si stac-

cano ogni anno dalla Groenlandia; l'eccezionalità è data dalle dimensioni del blocco di ghiaccio". Una curiosità: l'iceberg conterrebbe acqua sufficiente per alimentare i rubinetti degli Stati Uniti per circa quattro mesi.

Torre sottomarina

Nemo. Soltanto il nome basta per evocare fantastici scenari sottomarini. Tutti noi abbiamo vissuto a bordo del Nautilus le avventure del capitano più famoso della letteratura, attraverso le pagine scritte dal grande Jules Verne. Oggi lo scenario non è cambiato, ma questa volta il progetto è concreto e reale. Quattro anni di studio e lavoro, 200 milioni di euro di investimento previsto - 14 per la sola torre - ed una profondità di 2000 metri. È Nemo, un progetto, portato avanti dall'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare con il coinvolgimento di 250 ricercatori di 21 istituti in Francia, Cipro, Grecia, Germania, Gran Bretagna, Olanda, Irlanda, Spagna, Romania, che prevede la costruzione di un osservatorio sottomarino. L'osservatorio - che al momento si trova nella fase di progettazione 2 ossia l'installazione della torre sottomarina, 80 chilometri al largo di Capo Passero, Sicilia - rileverà informazioni utili mediante lo studio di particelle, i *neutrini*, provenienti da zone remote dell'Universo e che attraversano la Terra e, a volte, continuano il loro viaggio nei fondali marini. Le acque della Sicilia sono state scelte come punto di osservazione ideale dei *neutrini* provenienti dall'emisfero Sud, grazie alla loro trasparenza e all'assenza di bioluminescenza. Ma cosa sono i *neutrini*? Sono delle particelle che raggiungono la Terra interagendo poco con la materia e non subiscono, a giudizio dei ricercatori - 80 quelli italiani dislocati presso nove sedi dell'Infn e provenienti dalle principali università del nostro paese -, le deflessioni causate dai campi magnetici a causa della propria neutralità. All'impatto con l'acqua i neutrini generano altre particelle, i *muoni*, e tale processo comporta dei piccoli lampi luminosi. Proprio per l'analisi in questione è fondamentale la torre - installata il 14 febbraio con un'operazione in mare della durata di 10 ore ed effettuata dalla nave Certamen. Alta 600 metri e te-

nuta in posizione verticale grazie ad una boa di superficie, la torre è infatti dotata di 80 sensori che hanno il compito di fotografare i lampi prodotti nei processi di interazione tra l'acqua ed i *neutrini* ad alta energia, contribuendo alla ricerca sulle particelle cosmiche definite "messaggeri penetranti dell'universo violento": una pioggia che bersaglia continuamente la Terra con energie milioni volte più elevate di quelle dell' acceleratore più potente al mondo (Lhc), e sono la chiave per svelare il mistero dell' origine dei raggi cosmici. Inoltre Nemo fornirà informazioni su sorgenti di energia, galassie, quasar e sulla Terra monitorerà il comportamento dei mammiferi marini, dati oceanografici (temperatura, salinità, correnti) per valutare la qualità dell' ecosistema marino, e con l'*early warning* sarà in grado di rilevare eventuali tsunami e terremoti. Un progetto importante e colossale che spiega la ragione della presenza dei ricercatori europei, e che inoltre si avvale non solo dei finanziamenti dell'Infn, del ministero della Ricerca e della Regione Sicilia, ma anche della Ue che ha messo a disposizione 9 milioni di euro per la preparazione dei progetti esecutivi, dei piani di produzione industriale, nonché per la fase successiva della definizione delle strutture organizzative del consorzio che costruirà e gestirà l'infrastruttura di ricerca. Ma l'obiettivo, nel rispetto del nome e quindi del sogno del Capitano Nemo, è ancora più ambizioso e fantascientifico: "Km3", una centrale telescopica sottomarina di un chilometro cubo con 100 torri.

Il lago sacro

Il lago Tiberiade, in Israele, era già noto nella Bibbia come fonte "miracolosa" di pesci per la popolazione affamata, come racconta il passo del profeta Giosuè che avrebbe ordinato alla tribù di Neftali, che controllava le rive, di condividere il tesoro subacqueo. La specie più diffusa nonché la specialità (soprattutto alla griglia) dei ristoranti turistici sulla costa è il *Sarotherodon galilaeus galilaeus*, una Tilapia, più conosciuto come il San Pietro da un passaggio del Vangelo di Matteo (17, 22-27). Oggi, a quanto pare, le condizioni sono cambiate: l'industria della pesca ha spremuto il

lago sacro tant'è che il governo israeliano ha deciso di vietarne per due anni la pesca. "Siamo vicini alla catastrofe e così abbiamo deciso di proibire la pesca, a partire dalle prossime settimane", spiega Chaim Anjioni, funzionario del ministero dell' Agricoltura, alla rivista Forward. La decisione ovviamente ha generato una serie di prevedibili polemiche e di accuse contro il governo, responsabile, a detta di alcuni, di non aver curato il lago in questi anni. Il governo ha ribadito al contrario che la decisione è stata presa per garantire ai pescatori il reddito non nell'immediato ma in un tempo più lungo: "I pescatori usano reti con buchi più piccoli di quelli consentiti dalla legge - continua Anjioni - tirando su così anche i giovani che non hanno la possibilità di riprodursi". Addirittura sembra che molti pescatori usino il Tionex, una tossina che tramortisce o uccide e rende più facile la raccolta. "Il veleno contamina le acque e elimina anche gli *avannotti*", continua Anjioni che è convinto che la natura debba essere lasciata libera di agire, indisturbata almeno per due anni. "Osserviamo molti pesci, ma tutti piccoli. Nel momento in cui fermiamo la pesca e permettiamo loro di crescere, l'equilibrio verrà ristabilito". Aldilà delle polemiche e dei diversi punti di vista resta il fatto che il lago è la fonte principale di acqua potabile per Israele e che il livello sta scendendo progressivamente di anno in anno impedendo ai pesci che ci abitano di trovare i nascondigli ideali dove depositare le uova al riparo dai predatori.

Questo numero di *Nautes* è l'ultimo edito dall'Ipsema. L'Istituto è confluito nell'Inail per effetto della Legge n. 122 del 30 luglio 2010. La rivista è nata nel 2003 con l'obiettivo dichiarato di aumentare sensibilità e sostegno a favore della cultura e dell'economia legata al mare, troppo a lungo trascurate e sottovalutate in un Paese caratterizzato da più di ottomila chilometri di coste.

In questi anni *Nautes*, attraverso i suoi contenuti aperti al contributo degli esperti dei diversi settori della navigazione e della pesca, degli esponenti delle istituzioni e del mondo dell'informazione, si è fatta interprete delle profonde trasformazioni intervenute nella società e nell'economia diventando un luogo di discussione, di riflessione e di dibattito sulla realtà e sulle prospettive del comparto marittimo.

Queste pagine, chiuse nel mese di luglio 2010, rendono omaggio al compianto Presidente Antonio Parlato che di *Nautes* è stato direttore sin dal 2004.

Nautes proseguirà il suo viaggio all'interno del contesto comunicativo dell'Inail, dove sarà sicuramente valorizzato il patrimonio di conoscenza accumulato dalla rivista in questi anni, nella consapevolezza del ruolo che sempre più il mare eserciterà nella nostra economia, sul sistema generale dei trasporti, sull'ambiente e nella creazione di occupazione.

Palmira Petrocelli

Autoliquidazione on line

Ogni impresa di armamento può effettuare direttamente in rete il calcolo dei premi assicurativi dovuti all'istituto

WWW.IPSEMA.GOV.IT

Navigando in rete

Ogni marittimo assistito può consultare la situazione delle prestazioni economiche effettuate a suo favore



WWW.IPSEMA.GOV.IT