

## DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata

### Foglio telematico a cura di Decio Lucano 23 marzo 2016

23 pagine con inchieste ( i marina ) e storia ( le galee del lago Lemano e i rapporti con la Liguria ), lettere e attualità/ Il prossimo foglio domani con altre notizie e storie.

### Mi tolgo i miei “ovetti “ dalle scarpe

di Decio Lucano

*Genova, il porto, la fiera, i bruchi e le sorprese ; la riforma dei trasporti; la perdita di una identità nazionale dei nostri equipaggi; cantieri ed energia; laurea professionalizzante per gli ufficiali ; il mito del mare non lo racconta più nessuno; Mariano Maresca capitano di lungo corso dal 1970; TTM, vent'anni fa il nostro sito e la newsletter !*

Il lato negativo di questo nostro “ lavoro “ ( svolto volontariamente come hobby) è la sua variabilità, la sua eterogeneità, la sua ripetitività. Pubblicando ogni 10/15 giorni il nostro foglio, che non è un leaflet, ma un giornale, rischiamo ogni volta di ripeterci, specialmente nel raccontare lo shipping nella sua accezione completa. Ecco perchè abbiamo scelto che nostri illustri collaboratori inquadrino la materia più varia , ora tecnica ora culturale. Non possiamo esimerci però dal fare presente alcune cose con il solito “ l'avevamo detto”. E' da due o tre anni che con le osservazioni del nostro Pro denunciando le incongruenze e le lacune del porto di Genova. Abbiamo lanciato allarmi inascoltati dalle istituzioni. Ci riferiamo anche alla rotta suicida verso gli scogli della Fiera; ci siamo “permessi” di criticare i progetti del sen. Renzo Piano, un intoccabile guru onnisciente, reiteravamo le promesse inadempite ai cantieri di Sestri Ponente, le colline senza “bruchi” verso l'hinterland , e tante altre opere che via via venivano presentate , omesse o celebrate dalla stampa e dalle autorità senza un adeguato commento che dimostrano come comitati, città e porto siano in quasi totale distonia.

Ora con la riforma della portualità, che presuppone una svolta politica logistica del problema trasporti, non sappiamo quando accadrà questa mini rivoluzione e a che cosa ci porterà. Le associazioni degli operatori ( non tutte ) sembrano ottimiste: bene, allora andiamo avanti.

Alcune certezze le abbiamo. Mancando un centro di potere amministrativo forte, sia a

livello romano che locale , tutto è possibile, come la perdita di una impronta nazionale nella formazione e gestione dei nostri equipaggi sotto bandiera italiana, ormai ridotti a poco più di 20.000 tra italiani e comunitari e circa 16.000 proveniente da paesi extra UE. E il rischio che le aziende armatoriali delocalizzino la flotta di bandiera se venissero approvati alcuni emendamenti al Registro Internazionale.

Altri fronti di cambiamento sono in atto: la costruzione di navi a propulsione LNG , avallata e spinta dai registri navali e dalle convenzioni sulle emissioni che compete alla nostra cantieristica pubblica e privata. La laurea professionalizzante (anche per gli ufficiali della marina mercantile) esigenza emersa dal mondo delle imprese e dalla conferenza dei rettori in occasione del convegno dei periti industriali . Come si ottiene? “Il sistema universitario- ha detto Gaetano Manfredi, presidente della conferenza- è pronto ( nel 2017 ) per costruire un percorso triennale professionalizzante strutturato per un terzo come formazioime formale, per un terzo come formazione tecnica e per un terzo on the job “. Per un mestiere sempre più “ibrido “ come quello dei naviganti, con il rischio di diventare mercenari e non liberi professionisti, se non sostenuto da una solida tradizione marinara, che solo i vecchi docenti e i marittimi anziani potevano assicurare alle giovani leve.

A metà marzo Il Secolo XIX ha dedicato un articolo a un episodio del nostro mito: Vittorio G. Rossi, buon segno che studiosi e giovani chiedano di leggere i suoi libri, attuali e pieni di vita e filosofia. E mare, nonostante che lo scrittore Bjorn Larsson ospite a Sori , a due passi da Genova, abbia dichiarato che “il mito del mare non lo racconta più nessuno “. Lo scrittore svedese , storico , vive da sempre tra la sua barca in giro nei mari del Nord e l'università. Sa che cosa dice, ha navigato , ma nessuno gli ha detto che in Italia, tranne la Libreria Internazionale Il Mare di Roma che lo ospita spesso, la cultura del mare oltre che nei marina e il diporto, è quasi inesistente se non ci fossero i Musei come il Galata , Napoli e qualche magazine online che purtroppo si guarda di sfuggita. Un'ultima considerazione: Mariano Maresca ha lasciato la presidenza del Propeller dopo una vita; elogi e articolesse meritati, ma nessuno si ricorda che nel 1970 in occasione di una bella conviviale al Bristol di Genova il Club dei Capitani di Mare, composto dai più prestigiosi nomi della marineria, gli conferì il titolo di Capitano marittimo onorario. E Maresca è stato un ottimo comandante, ha navigato bene . E' bello avere qualche annetto, perchè i giovani giornalisti questo non lo potevano sapere. Io c'ero, come si dice. A proposito, ribadisco: siamo stati con TTM i primi a fare un Sito di shipping e mandavamo una Newsletter intitolata Informazione e Comunicazione. Vent'anni fa.( DL )

Leggete Shipping Italy di Nicola Capuzzo

○\*

## GLI INTERVENTI DEL NOSTRO “EQUIPAGGIO”

### Cinque risposte sul futuro del mercato del petrolio

Dal mio punto di vista, il problema del petrolio è molto complesso. Purtroppo è accaduto che investitori (esterni al business dell'Oil & Gas ) si siano interessati al petrolio, drogandone il mercato; con il risultato che avevano fatto schizzare il prezzo del barile fino a quasi 160 (US\$/Barile), con la catastrofica conseguenza di:

- A) - Fare aumentare le scorte, non per consumi futuri, ma per investimento.
- B) - Rendere appetibili tecnologie energetiche alternative (eolico, solare, idraulico).
- C) - Spingere la ricerca su metodi estrattivi alternativi (Shale Gas)
- D) - Incrementare il mercato con nuovi progetti OFF-SHORE, sia di navi che di piattaforme.
- E) - Lo stop delle maggiori attività ha bloccato tutto l'indotto dell'Oil & Gas, (che è notevolissimo), per cui rallentando la richiesta di lavori, si è rallentata la domanda.

Per il punto A) -la conseguenza naturale è stata quella di avere un surplus anomalo in stoccaggio, che nel momento del realizzo, ha immesso quantità enormi di petrolio sul mercato, facendone crollare (se non precipitare), il prezzo dell'acquisto del nuovo.

Per il punto B) - E' stato ancora peggio, in quanto queste energie alternative hanno sottratto per sempre una fetta di mercato usuale; non solo ma al danno della riduzione della fetta di mercato, a causa dell'incremento degli studi, si è verificata una ottimizzazione dei prodotti energetici alternativi che ne ha abbassato il costo finale, rendendoli ora appetibili ad una soglia di mercato maggiore, per cui oltre un certo prezzo del petrolio adesso può diventare conveniente utilizzare fonte alternative prima scartate per differenza di costo.

Per il punto C) - Lo Shale Gas è una realtà oramai consolidata, e quindi un'altra fetta di mercato del petrolio se ne è andata.

Per il punto D) - Una extra richiesta di nuovi progetti ha saturato il mercato, ed adesso che il prezzo del petrolio è calato molti progetti sono in *hold* aspettando il da farsi. Quindi bisognerà aspettare che il mercato "digerisca" la "indigestione" precedente

prima che riprenda il tran tran abituale.

Per il punto E) - Lo stop alle attività ha rallentato la richiesta di lavori all'indotto, tale rallentamento, ha causato un forte rallentamento nella produzione di manufatti dedicati, che hanno rallentato la richiesta di materiali e macchinari specifici, riducendo di fatto la richiesta di forniture energetiche. Di fatto si è riflessa in una diminuzione del prezzo del petrolio ed una minore richiesta di manodopera che ha a sua volta ridotto i consumi specifici, causando una seconda riduzione nella richiesta di manufatti che nulla hanno a che vedere con l'OFF-SHORE, ma impattano comunque con la domanda energetica per produrli.

Secondo me, a breve, la situazione non è rosea, ma nel giro di 1 o 2 anni, una volta smaltito il surplus giacente, e figlia di una ripresa graduale che genera una ripresa dei consumi energetici, la situazione dovrebbe tornare nuovamente su livelli "Normali".

## Flavio Scopinich

### Una donna scrittrice che il mare l'ha conosciuto e scritto

47 ANNI...Sono proprio tanti e la parola "auguri" non basterebbe certo a celebrarne degnamente il percorso, le intelligenti proposte e le conquiste nonché gli obiettivi culturali ed informativi raggiunti con certosino impegno, professionalità e ricerca, con quella consapevolezza che solo chi l'ha navigato "il MARE", chi ha imparato ad amarlo e a odiarlo ad un tempo può filtrare. E' proprio vero che il 'Mare' va vissuto. Non lo si può inventare o improvvisare, meno che mai negli scritti. Le onde che ti mordono lo scafo, la furia della schiuma che, a volte, ti nasconde anche la prua, il ferro che trema e par quasi lamentarsi per i colpi subiti è qualcosa che i SEA-Dogs ben sanno e che altri non possono capire. Il "Mare", come ho sempre detto, è un PROTEO speciale, diverso e imprevedibile noto solo a chi lo frequenta e lo condivide, sebbene ciò comporti sacrificio e fatica. Quanto a te DL, non sei soltanto stato innovatore ma il geniale creatore di una MAGAZINE "TTM" in grado di offrire ( a chi ha saputo coglierne i suggerimenti) spunti di miglioramenti e di approfondimenti tecnici, generici e mirati che, diversamente, sarebbero andati disattesi. E con la Tua modestia, ti definisci- ex-comandante- quando invece sei ancora al comando di una vasta rete di nome network su cui imbarchi un equipaggio di 'Menti e 'Uomini di riguardo. E che dire dei tuoi scritti, che sono delle vere perle letterarie e che, quando ho tempo, credimi, vado tuttora a rileggere per rivivere quelle emozioni e quelle sensazioni che, ahimè, non provo più da anni non avendo più la possibilità di navigare. Quanto rifarei un viaggio su una Cargo- Ship! -Perdonami se approfitto di tale occasione per

celebrare con te e con quanti, ovviamente, più meritevoli e più usi al navigare, di me, ricordando i miei numerosi scritti di mare tra cui: '-Scafi sulle onde', 'Il Viaggio maledetto e altri racconti di mare'(sottotitolo un gabbiano nel sole), ' Viaggio', 'L'Ultimo Aliscafo, 'Alla Via così', 'L'Affondamento del CONCORDIA' (ipotesi di un sabotaggio) ecc, in cui, per così dire, il Mare mi esce dagli occhi. Un modo per sentirmi più vicina a voi tutti, per condividere a modo mia questa gioia, di poter essere parte, sebbene una piccola parte, di chi il Mare lo ha rispettato, lo ha vissuto, lo ha tradotto, lo ha temuto e lo ha amato, rin graziandoti per avermi dato, sin da quando ero una giovanetta, la possibilità di stare insieme a tutti voi, a tutto il pregevole equipaggio di queste News..... AD MAJORA!

## Anna Bartiromo

### Le due personalità di Papa Francesco

Caro Decio, ti faccio i miei complimenti per il riassunto delle tue opere e dei tuoi libri sempre belli, chiari e ben scritti. Ci torneremo presto.

Ho visto poi che hai pubblicato l'articolo del Corriere riguardante Papa Francesco aprendo un dibattito in quella parte dei tuoi lettori che, oltre allo shipping, si interessano anche dei problemi ultimi della vita. E' un compito troppo grande per me quello, e suggerirei intanto di limitarlo alla figura di Papa Francesco che merita un dibattito perchè, come ho sentito in giro, una parte dei fedeli critica ma che a me pare invece un uomo che ha il privilegio di avere due personalità, umanamente con la sua "misericordia" è vicino a quanto ripetute volte dice il Vangelo e quindi dal nostro punto di vista possiamo classificarlo come "eterodosso". Al contrario invece appare severo come capo dello "Stato del Vaticano" con le sue ferme misure prese contro la corruzione, la pedofilia e tutto quanto ha inquinato quell'ambiente che avrebbe dovuto invece essere di esempio, ed anche qui permettimi, sempre evangelicamente, date a Cesare .....con quel che segue.

Tante altre cose ci sarebbero da dire ma mi fermo qui, conscio che altri più qualificati potranno esprimere le loro opinioni.

Intanto ti saluto caramente

## Giovanni Pietro Castagnino

## Non sottovalutiamo i giovani

Caro Decio, ancora complimenti per la tua “nave” che continua a navigare fresca e leggera spinta dalla tua passione e dal entusiasmo. Del resto le idee e la competenza non invecchiano mai anzi.... Continua così caro amico che abbiamo bisogno della presenza della tua “nave”. Allora, buona navigazione e vento in poppa anche se sei in grado tu e la tua barca di navigare anche in mari difficile e tempestosi con il vento contrario. Un abbraccio. Giancarlo

P.S. Hai fatto molto bene a ricordare ai più giovani la tua “navigazione” anche per far nascere in loro la stessa passione e senso dell’impegno/sacrificio ( senza del quali non si fa niente). Una considerazione:non sottovalutiamo i giovani che sono bravi, competenti e preparati. Spesso ci facciamo colpire dalle eccezioni negative, che per la loro negatività, riempiono i media, ma dobbiamo ricordare che sono eccezioni.

Giancarlo Casani

---

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## INCHIESTA/2

### Porti turistici in Italia. I Marina

Una industria nel mare                      A cura di Tobia Costagliola

*I porti turistici, i marina, li abbiamo davanti agli occhi, amiamo passeggiare tra queste banchine sconosciute al grande pubblico che vede imbarcazioni invitanti, l'una diversa dall'altra, ormeggiate e attraccate, dondolanti, e magari non sa che cosa siano questi empori detti marina, una industria del turismo, della cantieristica, della tecnologia, chi li gestisce, e li ritrova spesso sui media per parlare di fisco o di amministrazioni in default, litigi tra pubblico e privato.*

*Noi continuiamo a informare i nostri lettori su questo mondo che naviga parallelo ai grandi porti commerciali... E' il caso di un marina andato a buon fine e quindi positivo,Roccella e uno problematico,Ravenna. Non vogliamo essere critici verso Invitalia, dal momento che proprio Invitalia è protagonista del caso definito di “felice*

*conclusione"ovvero Roccella. In effetti sono veramente cambiate le linee di indirizzo del MISE sul ruolo di Invitalia nella portualità nautica e che,nonostante ciò,la stessa Invitalia continua a governare Marina di Portisco in Sardegna e a supportare la ultimazione di Marina d'Arechi a Salerno, nell'ottica probabile che un domani possa fare un passo indietro e lasciare alle imprenditorie locali il prosieguo della gestione.*

## Vi raccontiamo come nasce e cresce un porto turistico

Abbiamo descritto, nel numero 5 DLNews 2016, la storia recente dei porti turistici italiani evidenziando tutte le vicende legate al loro sviluppo, l'intervento dello Stato tramite le cosiddette Agenzie governative (Sviluppo Italia, ecc.), con vari tentativi sfociati in leggi e decreti volti, tra l'altro, a favorire lo sviluppo e a neutralizzare gli effetti negativi di una endemica ed irriducibile burocrazia.

Abbiamo anche visto come, alla crescente disponibilità di approdi lungo tutte le coste italiane, ha fatto riscontro, negli ultimi 8 anni una insoddisfacente percentuale di occupazione dei posti barca che raggiunge appena il 50%. E' pur vero che, tra il 2008 e il 2014, il settore della nautica ha subito il peggior periodo di crisi della sua storia; ma abbiamo anche assistito alla fuga degli utenti italiani verso Francia, Croazia, Slovenia, Malta, Grecia e stiamo ancora assistendo alla battaglia legale in corso contro l'aumento dei canoni demaniali deciso fin dal 2007.

Continuiamo, con questo numero, ad evidenziare alcuni esempi di realizzazione di Marina, uno di felice conclusione, che ci ispira una rinnovata dose di ottimismo (Porto delle Grazie) e, ahimè, un altro (Marinara di Ravenna), che è l'espressione più completa e significativa dei mali che affliggono diverse "Marina" italiane.

### Porto delle Grazie (Reggio Calabria)

Ubicato a Nord-Est di Roccella Jonica, sulla costa orientale della Calabria. Offre 450 posti barca ed è composto da due moli esterni che orientano l'imboccatura ad ovest, tre darsene e uno scalo di alaggio.

In un comunicato ANSA del 16 febbraio la storia di questo marina si legge: Roccella Jonica, (Reggio Calabria) 16 febbraio. Il Comune di Roccella Ionica è diventato il socio di maggioranza della Porto delle Grazie srl, società che gestisce il porto della cittadina con il 71% del capitale sociale, ottenuto grazie all'acquisto del 51% delle quote societarie di proprietà di Invitalia. I contratti di acquisto sono stati firmati oggi dal sindaco di Roccella Jonica, Giuseppe Certomà

"In questo giorno di importanza storica per la nostra cittadina - ha detto il sindaco Certomà - mi è doveroso rivolgere un sentito ringraziamento al management di Invitalia per la cura con la quale ha sempre trattato le questioni relative al nostro

**Porto. Ricordiamo quanto travagliata e lunga sia stata la procedura di assegnazione della struttura alla Porto delle Grazie srl: quasi 10 anni nei quali il Comune, i dirigenti e i funzionari dell'Agenzia hanno lavorato fianco a fianco riuscendo a raggiungere sempre tutti gli obiettivi prefissati".**

**"Roccella è un paese un po' speciale - ha proseguito Certomà - il suo mare e le sue spiagge sono premiate da 13 anni con la Bandiera Blu e da 2 anni con le 5 Vele di Legambiente e Touring Club. Sono solo otto i comuni in Italia a poter vantare ambedue questi prestigiosissimi riconoscimenti. Ai piedi del Castello Medioevale ad agosto si possono ascoltare jazzisti di fama internazionale che da 36 anni animano il Festival Internazionale del Jazz Rumori Mediterranei, da tutti considerato tra i Festival Jazz più importanti al mondo. A luglio centinaia di studenti ed appassionati partecipano al Festival di Filosofia che sta avendo riconoscimenti nazionali di assoluto prestigio.**

**La gestione del Porto è per noi un'altra sfida, una enorme occasione, che non perderemo, per fare di Roccella un paese ancora più speciale. Sono certo che potremmo ancora avere al nostro fianco Invitalia. Saranno altre e numerose le occasioni di collaborazione che ci vedranno operare ancora assieme - a partire dal progetto Signa Maris per un unico comune e condiviso obiettivo: fare del Porto delle Grazie e di Roccella un esempio concreto di sviluppo economico fondato sul turismo sostenibile." "Sono soddisfatto per l'esito di questa gara - ha detto Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia - e sono convinto che il Comune di Roccella Jonica saprà valorizzare al meglio questo porto che rappresenta un'importante struttura per il rilancio dell'area e al servizio del turismo, uno dei settori strategici per lo sviluppo del Mezzogiorno".**

### **Marina di “Marinara”. Porto turistico di Ravenna**

**Quella che segue è un estratto delle varie descrizioni oggi reperibili sui depliant turistici e altre fonti pubblicitarie o sulle ” Pagine Azzurre”.**

**“Il porto turistico è stato costruito in uno specchio d’acqua di 156.000 m2 con un fondale di circa 5 m di profondità e 1092 ( secondo alcuni 1300/1500) posti barca con una lunghezza massima consentita do 40 m. Dispone di una gamma completa di servizi per ogni tipo di imbarcazioni oltre a scalo di alaggio, negozi, residence con 111 appartamenti, parcheggi in area riservata, garages interrati, attività ed esercizi commerciali, ecc.ecc. “**



Fin qui sembra tutto normale anzi si ha l'impressione di trovarci di fronte ad un'opera faraonica. Ma non è così : forse lo diventerà ma, per ora, siamo ancora in alto mare. La posa della prima pietra avvenne nel mese di giugno del 2005 che segnò l'inizio di un travagliato iter ancora oggi non concluso. I lavori di terra presero il via nell'ambito di un piano urbanistico molto contrastato. A questo proposito, nel marzo 2006, lo storico ravennate Gianfranco Stella, pubblicò sul periodico "Il Romagnolo" un suo articolo su: "Lo scempio in riva al mar", dedicato ai condomini che si stavano costruendo sulla spiaggia di Marinara e pose questa domanda: "Possibile che a nessuno sia venuto in mente l'assurdità di far costruire condomini sulla battigia?"

La risposta fu data dal Dott. Alvaro Ancisi , Consigliere di opposizione nel Consiglio Comunale di Ravenna, della " Lista per Ravenna", che si limitò a trasmettergli lo stralcio di un suo intervento in Consiglio Comunale del 2004, quando fu adottato il piano urbanistico esecutivo da cui hanno preso il via le opere a terra di Marinara . Vi si legge: "Noi avremmo votato senza esitazioni in modo favorevole una proposta di Porto Turistico inteso come struttura a mare con una dotazione di servizi a terra necessari per la sua funzionalità; viceversa constatiamo un impatto violento delle opere a terra sul delicato assetto della costa e sul paesaggio. Constatiamo inoltre un'eccessiva dimensione e volumetria delle costruzioni residenziali, commerciali e ricreative con finalità che riteniamo meramente speculative...Abbiamo sollevato richieste di chiarimento su procedure e deroghe che ci appaiono di dubbia legittimità...Ci pare anche che da questa proposta derivi un rischio notevole per il gigantismo della struttura commerciale e speculativa a terra che, seppure dovesse apportare qualche beneficio all'economia locale, produrrà ulteriori scompensi ai fattori di vivibilità di Marina di Ravenna...In definitiva noi non votiamo contro il Porto Turistico e i servizi annessi, ma contro la città commerciale e speculativa costruita alle sue spalle, sulla sabbia: i 120 appartamenti, il residence a 4 stelle, i negozi, il centro commerciale, i ristoranti, i locali notturni, i parcheggi interrati, ecc., contro le procedure e le deroghe scorrette introdotte, contro lo stravolgimento dell'ambiente e del paesaggio".

Credo che detto stralcio ci dia un'idea di che cosa stiamo parlando

## La vita dei marina come un romanzo giallo

Nel 2007 vengono inaugurate le prime strutture, inclusi i primi 18 dei 111 appartamenti previsti. ma il porto non decolla per via della crisi già in corso da qualche anno.

Nel frattempo l'assetto societario di Seaser, la società concessionaria, subisce innumerevoli variazioni con entrata ed uscita di vari soci. Nel 2011 la cooperativa CMR di Filo d'Argenta, ditta esecutrice dei lavori e che deteneva il 70% della soc. Seaser, fallisce travolta dai debiti, dopo aver riscontrato grosse difficoltà soprattutto

nel collocare gli spazi commerciali e artigianali. Il Curatore fallimentare dopo aver messo in vendita il pacchetto azionario di CMR lo assegna alla Sorgeva, una cooperativa agricola (!) che deteneva soltanto un pacchetto di minoranza. Sorgeva si impegnò a vendere le quote a Italia Navigando (che non avrebbe potuto partecipare ad alcuna gara in quanto società pubblica) la quale avrebbe dovuto assumere una serie di impegni ed obbligazioni prima di assumere, tramite Sorgeva, il controllo di Seaser. La maggioranza delle quote della Seaser (70%) viene rilevata, al prezzo di un solo Euro. La cifra d'acquisto irrisoria sarebbe motivata dalla forte esposizione debitoria di Seaser. A quella data già si parlava di oltre 30 milioni di Euro.

### Insorge l'Autorità Portuale che contesta la legittimità della vendita ma poi, inspiegabilmente, tace.

Insorge anche un altro azionista di minoranza, il ferrarese Luigi Vitali (10%) che impugna gli atti societari, compreso il bilancio 2011. Il patrimonio netto indicato in 2,3 milioni, secondo Vitali, non corrisponde al valore reale che andrebbe invece aggiornato a 34 milioni di Euro. La differenza di oltre trenta milioni è dovuta ai posti barca che non sono mai stati accatastati come invece previsto dalla concessione demaniale. Cosa significa? Prima di tutto che i proprietari finora non hanno pagato alcuna tassa: Ici prima, Imu ora, ma nemmeno quella sui rifiuti. Ma soprattutto significa che non possono essere conteggiati nel patrimonio di Seaser rendendola una scatola vuotata di quello che è invece il "core business". Perché non sono stati accatastati? La risposta si perde nei meandri delle passate gestioni di Marinara. Ma pesa anche il mancato controllo degli organi competenti. Secondo Vitali basterebbe sanare l'anomalia per ridare ossigeno a Seaser: da listino prezzi i posti valgono circa 50 milioni, facendo una stima prudenziale al 50 per cento, verrebbe fuori quel valore del patrimonio netto di 34 milioni di cui è convinto il socio privato.

### Anche il Vaticano tramite lo IOR

Si diceva della valutazione di trenta milioni del 2010. A luglio del 2010 F2i Sgr, società italiana di gestione del risparmio (presidente Ettore Gotti Tedeschi, ex presidente dello Ior) titolare dell'omonimo fondo destinato a effettuare investimenti nel settore delle infrastrutture, presentò una valutazione tra 45 e 50 milioni di euro per comprare tutto l'asset portuale di CMR, al tempo non ancora dichiarata fallita (succederà ad aprile 2011) ma già in crisi. ( dettagli e notizie attinte da " Ravenna e dintorni" del 3.3.013).

A gennaio 2012 inizia l'attuazione del progetto di Italia Navigando per assumere il controllo di Marinara tramite Seaser. Il primo atto è il rinnovo del CDA che è composto da 5 membri e la nomina a Presidente di Seaser, in evidente conflitto di interessi, dello stesso presidente di Italia Navigando. I neo amministratori scrivono in un comunicato ,” hanno il compito di portare a compimento, entro sei mesi,

un'operazione di ristrutturazione del debito, per la messa in sicurezza sotto il profilo finanziario ed operativo di Seaser e la salvaguardia della concessione demaniale, sia a tutela dell'interesse pubblico che dei terzi che hanno acquisito i diritti. Contestualmente sarà avviato il rilancio commerciale di Marinara con investimenti nell'infrastruttura e nei servizi che, nelle intenzioni del nuovo management, dovrebbe diventare, uno dei principali poli nautici d'Italia". La "governace" di Marinara si riavvia, caotica e traballante, tra debiti pregressi e nuovi investimenti per il completamento delle opere. Il tutto è caratterizzato da alternanza di sincretismo e contrapposizione tra A.P., Comune e i vari soci che fanno capo sia a Sorgeva che a Seaser spesso legati a personaggi politici monocolori ma aggregati a "correnti" diverse.

Nel mese di marzo del 2013 i responsabili di Sorgeva e Seaser, pressati dalle banche e A.P. che non vedevano concreti segni di progressi e risanamento, promettono che, a breve, sarebbe stato presentato un piano di ristrutturazione finanziaria che avrebbe consentito di completare le opere "per dare un futuro" al porto turistico. Il piano viene presentato al Tribunale Fallimentare di Ravenna in autunno, in base all'art.182 bis della legge fallimentare. Consiste in un accordo di ristrutturazione con i creditori e non rappresenta assolutamente una qualsivoglia forma di regolamento concorsuale. Infatti Seaser nella sua veste di debitore, resta il dominus dell'impresa, non solo perché continua nei suoi pieni poteri di gestione e direzione, ma anche perché non si verifica alcuna forma di spossessamento.

Marinara, dicono, è realizzata al 97% e l'Amministrazione Comunale ha già approvato i progetti esecutivi. Al rilancio di Marinara "manca solo l'ultimo miglio" ma manifestano il sospetto che qualcuno remi contro e, allo stesso tempo cominciano a criticare le precedenti gestioni in cui la società è stata "letteralmente saccheggiata per effetto di condotte spregiudicate e speculazioni che hanno portato al pesante indebitamento frutto di scelte irresponsabili assunte nel silenzio degli organi di vigilanza".

E' difficile capire cosa stia realmente accadendo. Sta di fatto che nel mese di maggio del 2013 il Presidente dell'A.P., già contrario all'ingresso di Italia Navigando in Sorgeva, impone alla stessa Sorgeva l'estromissione di Italia Navigando (Invitalia) con relativi rappresentanti minacciando la revoca della concessione demaniale per le gravi inadempienze riscontrate.

Nel maggio 2013 nuovo cambio CDA della Seaser : entra Malaisi ( A.D. del porto turistico di Cattolica) e Invitalia viene definitivamente estromessa. Viene elaborato un nuovo piano economico finanziario mentre il completamento delle opere sia a mare che a terra procede lentamente per poter raggiungere il collaudo finale.

Nei due anni che seguono aumenta l'indebitamento e le banche UniCredit e Intesa che hanno in pegno tutte le azioni di Seaser chiedono un ulteriore piano di risanamento e/o riconversione per evitare il fallimento della società. Infatti nel mese di dicembre del 2015 Seaser ha presentato un progetto di variante per poter essere approvato dal comune di Ravenna onde procedere al collaudo finale indispensabile per un nuovo piano.

Nel mese di febbraio 2016 Seaser non paga i propri debiti con la soc.Copura che ha in gestione l'appalto per l'attività di ormeggio nel porto turistico dal 2013. Vengono licenziate 5 persone e l'ormeggio non viene più garantito. Siamo ormai sulla soglia del fallimento. Il presidente dell'Autorità Portuale Di Marco fa da intermediario con le banche creditrici per ottenere una dilazione e ulteriore credito e riesce a scongiurare una richiesta di fallimento. Le banche si sono dette disponibili a trovare un nuovo azionista che sia solido finanziariamente ed esperto di un settore molto specialistico come quello della nautica di diporto. Di Marco precisa che “ dai dati forniti da Seaser, che fino ad oggi ha sempre pagato il canone demaniale ( sembra che invece lo abbia pagato sempre Sorgeva) sono emersi innumerevoli elementi critici che hanno di fatto impedito il raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano del 2013”.

La situazione rimane molto pesante : l'attuale debito della società sfiora attualmente i 44 milioni e i posti barca occupati sono ottimisticamente stimati al 50%.

”L'incontro, fa sapere Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco, è stato senza dubbio positivo. Le banche si sono dette disponibili a negoziare un nuovo Business Plan e nei prossimi tre mesi si lavorerà su questo. Ora è indispensabile arrivare al collaudo finale di Marinara, traguardo prossimo dato che il 3 marzo scadranno i termini della pubblicazione del Progetto di Variante, presentato dalla Società a dicembre 2015, e il Progetto sarà subito trasmesso dall'Autorità Portuale al Comune di Ravenna per avere la sua approvazione. Intanto, come anticipato qualche giorno fa, continua ad essere garantito il servizio di ormeggio, nel pieno rispetto di standard di sicurezza considerati imprescindibili in questo Porto, e non solo a Marinara”.(Stralcio dal comunicato riportato il 1.03.016 da “Setteserequi” di Ravenna)

Ma ecco un nuovo colpo di scena in questa interminabile storia: il 2 marzo del corrente anno, proprio quando si stava ormai delineando un accordo per un ulteriore salvataggio tra le banche creditrici e la Seaser, il ministro Delrio esautorava il presidente il Presidente Di Marco e decide il commissariamento dell'Autorità Portuale di Ravenna.

### Cosa ne sarà di Marinara ? Attendiamo con ansia i prossimi sviluppi.

Marinara purtroppo non è l'unica realtà nella galassia dei “nuovi porti” (si fa per dire,

vista la data delle prime pietre) che “faticano a decollare”. Dalle cronache recenti emergono altri nomi di porti turistici che hanno avuto o stanno ancora vivendo incredibili difficoltà. Commistione tra pubblico e privato, intervento dello Stato con effetti finali non sempre benefici, intreccio di interessi influenzati dalla politica locale e nazionale, contrapposizione tra istituzioni locali talvolta anche all’interno della stessa compagine politica, aste anomale o dismissioni, svalutazioni, speculazioni di ogni genere ecc, ecc,hanno purtroppo caratterizzato e influenzata non sempre positivamente lo nascita e lo sviluppo del sistema portuale turistico italiano. Ne elenchiamo alcuni rilevati dalle cronache recenti augurandoci che, alla data, molte situazioni siano state già risolte con lieto fine come è accaduto con il Porto delle Grazie citato in apertura: Porto della Concordia (Fiumicino) che nel 2015 risultava ancora sotto sequestro giudiziario, Marina di capo d’Anzio, Marina di Portisco, Trieste Navigando, Porto Turistico di Capri, Porto Turistico di Procida, Marina di Vigliena nel Golfo di Napoli, Marinaagri Resort in Basilicata, Marina di Diamante in Calabria, ecc.ecc

Gli interrogativi che sorgono spontanei da quanto descritto sono: quanto è costato e ancora costa allo Stato l’inefficienza, i ritardi, l’indebitamento a catena, le sottovalutazioni o sopravvalutazioni, le lotte per gli” accaparramenti”, ecc.ecc.? L’impegno dello Stato per ”lo sviluppo di impresa e l’attrazione degli investimenti” ha veramente raggiunto i suoi iniziali obiettivi? Si potrà cominciare a redigere un consuntivo?

A chi l’onere: Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Cortei dei Conti, altri?

**Tobia Costagliola**

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **UNA RICERCA APPASSIONANTE**

**LE ANTICHE VIE DI COMUNCAZIONE TRA ITALIA E SVIZZERA: Terrazzamenti e navigazione su galee**

**Dai vigneti alle galee genovesi sul lago Lemano.**

*di Andrea Patrone e Marcella Rossi Patrone*

(12 marzo 2015, Circolo Svizzero di Genova ). La Svizzera e la Liguria concentrano entrambe una varietà unica di attrazioni turistiche e percorsi suggestivi. Le più

evidenti caratteristiche in comune sono l'asprezza del territorio ed il fascino del paesaggio.

Sfogliando il catalogo di Svizzera Turismo si rimane colpiti dalle terrazze viticole del Lavaux, nel Canton Vaud, che si affaccia sulle sponde nord orientali del lago di Ginevra, più propriamente lago Lemano.

Questi vigneti a terrazza ricordano immediatamente quelli sul mar Ligure delle Cinque Terre, che dal 1997 sono patrimonio dell'UNESCO con questa motivazione: "La riviera ligure orientale delle Cinque Terre è un paesaggio culturale di valore eccezionale che rappresenta l'armoniosa interazione stabilitasi tra l'uomo e la natura per realizzare un paesaggio di qualità eccezionale, che manifesta un modo di vita tradizionale millenario e che continua a giocare un ruolo socioeconomico di primo piano nella vita della società". Scopriamo allora che dal 2007 anche la regione viticola del Lavaux è patrimonio dell'UNESCO, eletta con questa motivazione: "Eccezionale esempio di una tradizione culturale. Paesaggio che simboleggia un'epoca significativa di una storia dell'umanità. Straordinario esempio di una forma di utilizzo del suolo da parte dell'uomo sotto la pressione esercitata da un inarrestabile cambiamento."

### Il ruolo dei monaci benedettini e cistercensi

Nel 2011 la Posta Svizzera ha dedicato al Lavaux tre speciali francobolli affiancati e nel 2013 le Poste Italiane hanno dedicato un francobollo al Parco Nazionale delle Cinque Terre, nella serie tematica "Parchi, giardini ed orti botanici d'Italia". Entrambi i siti sono dunque zone eccezionali, dove la natura si incontra con il duro lavoro dell'uomo, che ha inventato terrazze a picco sull'acqua, sorrette da muri in pietra, per sfruttare un soleggiamento ed un clima straordinari. Sotto i nostri occhi ci sono oggi due paesaggi fratelli, ricchi di storia e di fatica. Senza la presenza dei vigneti avrebbero un aspetto completamente diverso. Il duro lavoro agricolo fu iniziato dai monaci benedettini e cistercensi, poi fu proseguito da generazioni di viticoltori. Nell'arco di millecinquecento anni i monaci ebbero un'influenza determinante sulla civiltà occidentale, non solo nelle attività di studio, ma anche nelle arti pratiche come l'agricoltura. Trasformarono terre disabitate in terre coltivate e furono i pionieri della produzione vinicola europea. Tutti conosciamo il simbolismo che collega il cristianesimo alla vite e l'utilizzo liturgico del vino, ma i monaci andarono ben oltre: le proprietà viticole degli ordini monastici portarono continuità nella coltivazione, sedi di studio e sperimentazione, facile diffusione e trasmissione delle tecniche innovative.

La viticoltura sistematica nel Lavaux si deve all'opera dei monaci cistercensi borgognoni, che avviarono i terrazzamenti dopo il Mille.

Sul *Dizionario storico della Svizzera* alla voce Cistercensi leggiamo:

*I cistercensi crearono un proprio sistema economico, nel quale ogni stabilimento aveva da cinque a 15 curtes (grangia), affidate soprattutto ai figli di contadini, i quali, come frati laici (i cosiddetti conversi), sfruttavano i terreni su vasta scala a seconda della posizione geografica - campicoltura nell'Altopiano, viticoltura lungo i laghi, allevamento nell'area Prealpina - e con metodi innovativi. Le eccedenze della produzione agricola e dei prodotti artigianali venivano vendute nei mercati cittadini. I cistercensi praticavano anche il commercio (sale, vino) e gli scambi finanziari.*

Nell'Europa nel XII secolo erano presenti ben settecentoquarantadue monasteri cistercensi.

Presso la città di Cheserex, nel Canton Vaud a 7 chilometri dal lago di Lemano, è ancora visitabile il convento di Bonmont, il primo convento in Svizzera entrato a far parte dell'ordine cistercense nell'anno 1131. Oggi è un monumento nazionale, aperto da Pasqua a ottobre per visite guidate e concerti. Questi vigneti rimasero proprietà della Chiesa fino al XVI secolo, quando i Bernesi conquistarono il Vaud e vi insediarono i loro signori.

Prima del lavoro dei monaci benedettini, i 15 chilometri di vigneti terrazzati sul mare tra Levante e La Spezia erano brulli, impervi e disabitati. Oggi sono famosi in tutto il Mondo come le Cinque Terre. Il monachesimo vi giunse presto, proveniente dall'abbazia di S. Colombano a Bobbio. Tra il VII ed il X secolo Bobbio divenne un grande feudo monastico con possedimenti dal mar Ligure al Piemonte, ai laghi di Como e Garda, ai bacini del Ticino e del Po, fino al mar Adriatico. Il monachesimo si diffuse in Liguria anche nelle zone impervie, meno adatte ad accogliere importanti conventi, perché la regione funzionava da raccordo fra terraferma e mare. Oggi nell'estremo levante ligure restano solo piccole testimonianze, tradizioni, nomi, ruderi. Eppure su una collina a 3 chilometri da Monterosso al Mare c'è ancora l'eremo benedettino di S. Maria Maddalena, restaurato e divenuto residenza storica. Questo accolse i monaci benedettini dipendenti dal monastero di San Gerolamo della Cervara a Portofino e lo troviamo menzionato per la prima volta nel 1244. Non lontano dalle Cinque Terre, presso Talavorno in Lunigiana, si trovano invece i pochi resti del convento di San Benedetto, menzionato per la prima volta nel 1014. Il convento e l'annessa casa del pellegrino sono attualmente una casa colonica, mentre la chiesa è solo un rudere.

I monaci gettarono le basi dell'economia medievale, che attivò scambi via mare e via terra, sfruttando grandemente anche la navigazione lacustre. Genova fu al centro del Mediterraneo ed il lago Lemano fu al centro delle comunicazioni terrestri europee. E' facile ora capire l'importanza ed i contatti che le due località ebbero all'interno di tale sistema economico.

Il lago Lemano è il più grande lago dell'Europa occidentale. Si trova per il 40% in



Francia, nel dipartimento dell'Alta Savoia, e per il 60% in Svizzera. Bagna il Canton Ginevra, il Canton Vallese e il Canton Vaud.

Il Canton Vaud è conosciuto soprattutto per i vigneti e per le città rivierasche. Offre passeggiate a piedi e in bicicletta, porticcioli e spiagge, cultura e manifestazioni.

Da oltre un secolo le città che si affacciano sul lago sono collegate tra loro da battelli. Dal 1873 opera la *Compagnia Generale di Navigazione sul Lago Lemano (CGN)*, che ha sede a Losanna e fa navigare sedici imbarcazioni: dieci contemporanee e sei d'epoca. Questa compagnia è conosciuta per i battelli a vapore *Belle Époque*, che dal 2011 sono parte dei monumenti storici del Canton Vaud.

## Una galea mediterranea sul lago

Ma non è tutto. Sul lago naviga oggi la riproduzione semplificata di una galea mediterranea. Si chiama *La Liberté* ed è stata costruita a Morges. Perché mai una galea in crociera sul Lemano? *La Liberté* ci ricorda che tra il XIII ed il XVIII secolo sul lago navigarono le galee dei Savoia, di Ginevra e di Berna. Ne ha disegnato le fattezze il dottore in scienze Olivier Gonet, nato sul Lemano, che è pittore, scrittore e curatore di un interessante sito web. Sebbene sui laghi svizzeri vi fosse una scarsa presenza di navi da guerra, a partire dal XIII secolo i Savoia mantennero una flottiglia sul lago, ormeggiata nel porto di Villeneuve, che serviva anche da cantiere navale. Per fronteggiare i savoiardi, successivamente la costruzione navale progredì grazie a Ginevrini, Bernesi e Zurighesi. Il lago Lemano era un frequentato nodo commerciale e le sue acque furono presidiate da temibili galee da guerra. Sapere che una galea mediterranea, parente delle antiche galee genovesi, naviga oggi sul lago Lemano, incuriosisce a tal punto da progettare una visita a Morges, che dista da Genova circa 400 km.

L'efficiente rete autostradale svizzera permette di raggiungere velocemente la costa nord orientale del Lemano e procedere direttamente fino a Morges, riconoscendo da lontano Villeneuve, Chillon, Montreaux, Vevey, Losanna, città costiere posizionate tra lago e vigneti.

Alla ricerca della galea "La Liberté", la nostra prima tappa è quindi Morges, di fronte al maestoso Monte Bianco. E' una città fiorita, con una grande strada pedonale ricca di mercatini, negozi e ristoranti, dove viene servito l'omonimo vino bianco. Un castello medievale controlla il porto. Il castello fu fatto erigere dai Savoia nel 1286. E' un classico esempio di quadrato savoiaro, ovvero fortificazione a pianta quadrata caratteristica della Savoia medievale, con la corte interna rialzata e quattro torri rotonde angolari a scopo difensivo. Oggi ospita ben quattro musei: il *Museo militare vodese*, il *Museo dell'artiglieria*, il *Museo della Gendarmeria vodese* e il *Museo svizzero delle figurine storiche*. Il castello di Morges ha una parte da protagonista nella storia



vodese. Prima fu residenza dei conti e duchi di Savoia, poi dei funzionari bernesi, e nel 1695 fu ultimato il porto antistante, ad uso sia militare che commerciale.

A levante del porto di Morges c'è Quai Igor Stravinsky, la passeggiata a mare dedicata al famoso compositore russo, che visse in questa zona durante la prima guerra mondiale. Lungo la passeggiata c'è l'ormeggio de "La Liberté", una rinata galea mediterranea, utilizzata per la guerra ed il commercio. E' noto che il nome galea deriva dal greco γαλέος (galeos), ovvero "squalo", perché lo scafo affusolato ne ricorda le sembianze. Dotata di remi e vele latine, era anche agile e veloce come uno squalo.

La galea del Lemano naviga a scopo turistico e svolge un servizio di coinvolgenti crociere sul lago. Varata a Morges nell'estate del 2001, alla presenza di oltre 45.000 spettatori, è stata costruita impiegando oltre 650 disoccupati, che hanno lavorato 5 anni per realizzarla, utilizzando le proprie competenze. E' stata definita un sogno divenuto realtà. E' lunga 155 metri e pesa 190 tonnellate. Naviga a motore ed a vela, con 10 membri d'equipaggio. Quando naviga utilizzando i due motori diesel da 150 CV può ospitare 110 passeggeri, mentre quando naviga utilizzando i 550m<sup>2</sup> di vela può ospitarne la metà. E' anche dotata di 36 remi ed ogni remo necessita di tre vogatori.

Il progetto de *La Liberté* è nato nel 1992. Dopo due anni di progettazione e di ricerca finanziamenti, a Morges è stato costruito un cantiere navale. Il libro *Galère La Liberté. Du rêve à la réalité*, ha narrato e documentato questo sogno. E' stato pubblicato nel 1998 dalla casa editrice Cabétita, nata nel Canton Vaud con progetti culturali ambiziosi, che dal 1988 si dedica a pubblicare libri di storia, memoria e tradizione nella collana chiamata *Archivi viventi*.

Nel 2004 anche Genova ha avuto la ricostruzione della propria galea, esposta al Galata, il Museo del Mare costruito dov'era l'antico Arsenale. Questa è la fedele riproduzione della galea genovese San Francesco, risalente al 1620. Lunga 42 metri e alta 9, è posta sullo scivolo usato originariamente per varare le navi. E' possibile salirvi per esplorarne l'interno, scoprire l'antica vita di bordo e interagire con altri personaggi dell'epoca.

Solo un cenno sulla galea genovese: era un'imbarcazione veloce e manovrabile, lunga dai 40 ai 50 metri, e poteva avere a bordo più di 400 uomini. L'equipaggio era formato dal comandante, dal nostromo, dagli ufficiali militari e di manovra, dai soldati, dal cambusiere, dal barbiere e medico, dal calafato e da circa 200 marinai. Sulle galee i soldati stavano a prua e dietro di loro c'erano le file dei rematori. Con il vento favorevole, si issava la vela latina (triangolare) o le due vele latine sui due alberi di maestra al centro e di trinchetto a prua. Da Morges si può facilmente seguire la rotta della galea, percorrendo con l'auto il lungolago verso Losanna, antichissimo centro culturale e commerciale capoluogo del Canton Vaud. Attraverso i vigneti terrazzati si prosegue

allora verso Vevey e Montreaux, vere perle della riviera svizzera, per arrivare al castello medievale di Chillon, che si erge in riva al lago, tra Montreux e Villeneuve. E' uno straordinario edificio acquatico su un'isola rocciosa, che fu protezione naturale e posizione strategica sugli antichissimi transiti tra il Nord e il Sud dell'Europa. Da qui si diramano stimolanti sentieri didattici che portano a conoscere la riviera.

## I Savoia, una flotta e i cantieri navali

Annotiamo che il lago Lemano fu una tappa della medievale via Francigena. L'arcivescovo di Canterbury Sigerico, di ritorno da Roma tra il 990 ed il 994, descrisse un percorso poi chiamato via Francigena. La descrizione di Sigerico attesta che la via Francigena passava da Losanna, città commerciale fin dal VI secolo, sede vescovile nota per la stupenda cattedrale medievale di Notre Dame. E' un documento fondamentale per la storia della comunicazione europea. Anche il castello di Chillon esisteva ai tempi di Sigerico: apparteneva ai vescovi di Sion, capoluogo del Canton Vallese. Poi passò ai Savoia. Secondo i documenti più antichi, dal 1150 il traffico navale sul Lago Lemano e la strada per il Passo del Gran San Bernardo erano controllati dalla Casa di Savoia, una dinastia documentata dai primi anni del Mille. Nel XIII secolo i conti di Savoia iniziarono la conquista del Vaud, che dominava il Moncenisio ed il Gran San Bernardo, due rilevanti passaggi dei grandi itinerari commerciali, e che rappresentava un'appetibile fonte di reddito per i dazi doganali sulle merci trasportate. Per ragioni economiche e strategiche fu allora ampliato il castello e nel 1214 fu fondata la città nuova di Chillon, l'odierna Villeneuve. La chiesa di Saint Paul nella Grand Rue fu fatta erigere all'epoca della fondazione della città.

A Villeneuve i Savoia mantennero una flotta e dei cantieri navali. Gli antichi registri contabili di Chillon nell'anno 1258 citano l'esistenza di una galea appartenente al Conte. Questi importanti documenti sono conservati negli archivi di Torino dal 1561, quando la Savoia, che comprendeva l'area alpina del fiume Rodano e del lago Lemano, elevata da Contea a Ducato, aveva trasferito la capitale del suo stato da Chambéry a Torino.

I maestri d'ascia per dirigere il cantiere erano giunti specialmente da Genova. Nel 1200 infatti a Genova e nelle Riviere la costruzione navale di galee era molto attiva, e con risultati eccellenti.

Come nel Mediterraneo, dal XIII al XVIII secolo sul lago Lemano è testimoniata la navigazione di galee, utilizzate per saccheggiare o proteggere le merci commerciate. Le prime varate sul Lemano erano simili a quelle che combattevano nel Mediterraneo, ma adattate alle esigenze del lago. Furono le protagoniste di vere e proprie battaglie navali.

La galea più grande, varata verso il 1300, poteva portare fino a trecentottanta uomini.

Il contabile del castello di Chillon annotò duecento “aulnes” di stoffa (quasi trecento metri quadrati) per confezionare le vele.

Nel 1536 il Vaud fu conquistato dai Bernesi ed il castello di Chillon divenne la residenza permanente del balivo, funzionario e rappresentante dell'autorità politica centrale. Il territorio fu allora presidiato dalle galee “Le Grand Ours” e “Le Petit Ours” e nel 1695 il porto di Morges fu ultimato per uso militare e commerciale. La flotta bernese venne disarmata alla fine del XVIII secolo e nel 1803 fu fondato il Canton Vaud.

## I Cantoni e la Dieta Federale, la storia navale del Vaud

Una nota dovuta. Tutti sappiamo che la Svizzera com'è oggi risale al 1848. Prima è corretto parlare della storia di un mosaico di cantoni diversamente governati. I cantoni rurali tenevano un'assemblea popolare formata da tutti gli uomini dei comuni influenti e le funzioni amministrative prestigiose erano ricoperte da alcune famiglie. Nei cantoni di città come Zurigo, Basilea e Sciaffusa, l'amministrazione era affidata alle corporazioni. Altri cantoni di città come Berna, Lucerna, Friburgo, Soletta, erano gestiti dall'aristocrazia locale. I diversi cantoni si riunivano per discutere questioni comuni nella Dieta Federale, che affonda le prime origini nel XIV secolo ed ancor prima nel Patto eterno confederale del Grütli tra le comunità di Uri, Svitto e Untervaldo.

A ricordo dell'antica storia navale del Vaud e dei rapporti avuti con Genova, riportiamo le parole della professoressa Gabriella Airaldi, illustre medievalista genovese: *...la marineria ligure ha una storia antica ed è l'unica tra quelle europee, che, molto prima di quella inglese, si sia proiettata nel mondo. In piena età medievale l'azione trainante svolta dal porto di Genova e dal network solido e interattivo di clan familiari...prevede, per una regione che diventa "porta" dell'Occidente europeo, un'inevitabile opzione marittima. Da quel momento in poi la Liguria diventa un centro di eccellenza per tutto ciò che ha a che vedere con la nave e la navigazione, destinate a essere scuola di formazione e di vita per tutti i ceti, costituendo talvolta una possibile via di ascesa sociale. Legati a una cultura dell'espansione e impegnati a sfidare orizzonti sempre più ampi i liguri sono obbligati all'approfondimento costante di strumenti e competenze tecniche essenziali, che non riguardano solo la loro cultura economica e uno shipping estremamente sofisticato, ma interessano tutto il territorio in funzione di una cantieristica sviluppata su tutta la costa, impegnata a elaborare e rielaborare costantemente una tipologia navale utile al cabotaggio o alla navigazione di lungo corso. ...per quanto attiene i mestieri del mare le maestranze - dai maestri d'ascia ai calafati - sono assai richieste sul piano internazionale...*

Così riemerge la storia dei maestri d'ascia liguri nel Castello di Chillon sul lago

Lemano che secondo l'antica denominazione di origine greca Λιμῆνος Λίμνη significa lago del porto. Dalla Riviera ligure ci si mosse quindi verso la Svizzera. Non ci stupiranno ora le parole di Antonio Calegari, comandante della Marina Militare e Mercantile italiana, studioso di storia e letteratura navale, che nell'articolo "Il passato di Rapallo sul mare" scrisse: *Rapallo manda persino sulle rive del Lemano alcuni suoi figli, un Sacolosi ed un Andreani, quali maestri d'ascia per la costruzione di galee sabaude*".

**Fonti:** Airaldi Gabriella, *Sabedores de mar*, in *Genova Impresa*, rivista, 2/2009 Archivio di Stato di Torino; Calegari Antonio, *Il passato di Rapallo sul mare*, in *Il Mare*, rivista 11 Luglio 1954; Collectif Auteur, *Galère La Liberté. Du rêve à la réalité*, Edité par Cabédita, Yens-sur-Morges (Suisse) (1998); Cox Eugene, *The Green Count of Savoy: Amadeus VI and Transalpine Savoy in the Fourteenth Century*, Princeton-New Jersey, Princeton University Press, 1967; *Dizionario Storico della Svizzera (DSS)*, Locarno, Armando Dadò editore, 2002; Gillard Charles *La conquête du Pays de Vaud par les Bernois*, in *Dictionnaire historique de la Suisse*, VII, s. v.; Gimpel Jean, *The Medieval Machine: The Industrial Revolution of the Middle Ages* Holt, Rinehart and Winston, Austin TX, 1976; Gonet Olivier, *Lac Lemman ou Lac de Genève -Le Léman: Son histoire, ses pirates, les galères savoyardes, sa géologie, l'eutrophisation* - [www.oliviergonet.com/](http://www.oliviergonet.com/)

Kohler Eric Alain, Christian Reymond, *Les Cahiers de la Bibliothèque de Chillon - N° 0 Le Léman des Voiles Latines*, Exposition Château de Chillon, Mai-Juin 2005; *Le Canton de Vaud 1803 - 1953*, Ouvrage publié à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de son entrée dans la Confédération, Edition Felix Perret, Lausanne, 1953 Naef Albert, *La flottille de guerre de Chillon aux 13e et 14e siècles*, Lausanne, 1904. Penco Gregorio, Centri e movimenti monastici nella Liguria altomedioevale, in: Benedictina vol. 10 (1956); [swissinfo.ch](http://swissinfo.ch), unità aziendale internazionale della Società svizzeradi radiotelevisione (SRG SSR).

Si ringraziano per il prezioso aiuto: il Circolo Svizzero di Genova, in particolare la presidente Elisabetta Beeler; l'Associazione Mare Nostrum, in particolare il presidente com. Carlo Gatti ed Emilio Carta; l'Associazione Modellisti di Rapallo, in particolare il presidente Silvano Porcile; la Lega Navale Italiana-Genova-Modellismo, in particolare Franco Donati; il prof. Decio Lucano, direttore della rivista telematica Decio Lucano News, l'esperto di storia marinara Giovanni Panella.

Nella sezione STORIA NAVALE dell sito di Mare Nostrum, il presidente comandante Carlo Gatti ha pubblicato l'intera video conferenza sul Lemano tenutasi sabato 12 marzo al Circolo Svizzero. [http://www.marenostrumrapallo.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=460:lago-di-ginevra&catid=36:storia&Itemid=142](http://www.marenostrumrapallo.it/index.php?option=com_content&view=article&id=460:lago-di-ginevra&catid=36:storia&Itemid=142)

## Navigatori tedeschi

### Martin Behaim

Martin Behaim fu un marinaio, cosmografo, astronomo, filosofo, geografo ed esploratore a servizio di Re John II del Portogallo. Le sue mappe furono spesso utili nell'era delle scoperte, ma egli venne soprattutto conosciuto per il suo "Erdapfel" letteralmente "la mela della terra" ovvero il più grande mappamondo tutt'ora esistente, che egli costruì per la città di Norimberga.

Behaim, secondo alcune fonti, nacque a Norimberga nel 1436, altre dicono nel 1459, mentre altre ancora riferiscono che era nato in Boemia settimo figlio di Martin Behaim e di Agnes Schopper. Il padre Martin era un commerciante e più tardi nel 1462 venne eletto senatore. Nel 1474 morì il padre e nel 1487 la madre. I loro otto figli, dei quali Martin era il più grande, avevano ricevuto un'ottima educazione scientifica frequentando scuole di alto livello nelle quali si studiavano lingue straniere e scienze commerciali da sviluppare poi all'estero. Con la volontà di intraprendere un'attività commerciale, Martin Behaim nel 1477 partì per le Fiandre fermandosi a Malines ove si associò con Jorius van Dorpp commerciante in abbigliamento. Essi quindi visitarono la fiera di Francoforte ove Van Dorpp vendette la sua mercanzia ad un commerciante tedesco di Anversa, mentre Martin Behaim, sollecitato da sua madre, ritornò a casa per unirsi con un altro commerciante Bartels von Eyb, amico di famiglia. In una lettera scritta a suo zio Leonard, Martin espresse il suo desiderio di non tornare a Malines nelle Fiandre, ma di incrementare comunque i suoi commerci. Nel 1480 venne attratto a Lisbona dal commercio tra il Portogallo e le Fiandre e rimase coinvolto dagli interessi commerciali e dalle esplorazioni marittime che si erano stabilite con la capitale Lisbona dalle Fiandre e dalla Germania Lega Anseatica. Martin venne attratto dalle conoscenze dei navigatori, cosmografi ed esploratori, acquisendo in tal modo una grande quantità di conoscenze scientifiche, dovuta, si suppone, anche ad incontri con Cristoforo Colombo e Magellano alla corte di Re John II del Portogallo. Tra il 1471 ed il 1475, come collaboratore dell'astronomo Johannes Muller di Konisberg, Franconia, Martin Behaim si distinse in cosmografia e cartografia e venne introdotto da Re John II in un convegno di naviganti guidato da Abraham Zacuto nel 1483. A molti strumenti per la navigazione che vennero utilizzati per secoli da navigatori scandinavi, greci, romani, arabi e cinesi, Martin apportò dei miglioramenti soprattutto all'astrolabio introducendo nuovi strumenti in ottone in luogo di quelli in legno così ingombranti. Si dice pure che egli si adoprò per migliorare le carte nautiche della penisola iberica. Martin Behaim morì nel luglio del 1507.

( il seguito nei prossimi D.L.News )

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

GAIO VALERIO CATULLO (Verona 84- Roma 54 a.C.( circa)

**Coppie celebri: Catullo e Lesbia (Clodia).**

**CARME terzo**

“Piangete Cupidi e Amorini/ e voi persone sensibili: é morto il passero della mia ragazza, il passero sua delizia/ che lei amava più dei suoi occhi./ Infatti era dolce e la riconosceva/ come una fanciulla (conosce) sua madre. / Non si muoveva mai dal suo grembo,/ ma, saltellando ora qua, ora là,/ pigolava solo a lei. Ora va per strade oscure/ da dove dicono che nessuno può tornare./ Che il male sia per voi, tenebre maledette/ dell'Orco che divorate tutto ciò che è bello: /che mi rapiste un passero così dolce! O mala sorte, o poveretto! /Ora per colpa tua gli occhietti della mia ragazza piangendo si arrossano”

**CARME quinto**

“Dobbiamo Lesbia mia, vivere, amare, / I richiami dei vecchi tanto austeri / tutti, dobbiamo valutarli niente. / Il sole può calare e risorgere, / per noi, quando il breve giorno cade/ resta una eterna notte per dormire. /Baciami mille volte e cento ancora / poi nuovamente mille e ancora cento / e dopo ancora mille e dopo cento/ e poi mischieremo le migliaia / tutte insieme per non conoscerle mai, / perchè nessun maligno porti male / sapendo quanti sono i nostri baci.”

**CARME ottavo (a se stesso)**

“Povero Catullo, smetti di impazzire/ quel che vedi finito è finito. / Un tempo avesti splendide giornate/ quando solevi andar dove lei, splendida fanciulla, amata da te quanto nessuno, voleva./ Là si facevano giochi d'amore/ che tu volevi e lei non rifiutava/ Per te rifulsero davvero giornate di gioia./ Ore lei non vuole,/ tu pure non volere, non seguire chi fugge, non essere infelice, sopporta con coraggio, resta determinato./Addio ragazza, /ma tu soffrirai quando non sarai più corteggiata./ Disgraziata, avrai guai: cosa ti rimarrà?/ Chi si avvicinerà a te?/ A chi sembrerai ancora bella?/ Chi amerai? A chi si dirà che appartieni? Chi bacerai? A chi morderai le labbra?/ Ma tu, Catullo, risoluto resisti.”

**FINE**