

13 DL Notizie 2021 VOL XV

DL Notizie ...

23 GIUGNO

Notizie di cultura di terra e di mare

Riprendere pezzi, articoli da DL Notizie senza citare la fonte e l'autore è non solo una grave scorrettezza, ma si rischia di finire nel penale del copyright. Noi preferiamo la chiarezza, non ci piace il PDF, preferiamo la scrittura word, diffondere le notizie in chiaro è un fatto di lealtà e onestà e condivisione, non citarne la fonte è da imbelli. DL

LIBRI, LETTURE, RIVISTE

Due amiche, una villa...

di Lilia e Fabio, Erga edizioni, febbraio 2021, € 16,90

Fratello e sorella raccontano

Mai come in questi ultimi anni mettiamo in correlazione il passato e il presente, la famiglia e la società, il progresso tecnologico e il trascorso come se dovessimo ripudiare gli strumenti, le cose e le persone che hanno costruito il nostro vivere.

L'ing. Fabio Capocaccia e la sorella professoressa Lilia Capocaccia Orsini hanno recuperato con dolcezza, profondo senso familiare, ricerca storica e genealogica la loro vita e la presenza costante nella Villa Odero appartenente alla famiglia dell'alta borghesia da cui escono i personaggi che hanno fatto la storia d'Italia di una città, Genova, ma anche di altre città e che si trovano dentro una saga, così definisce la storia l'editore

Erga. Erga ha curato una edizione fuori formato grafico dove il lettore si immerge in una atmosfera di affetti, di poesia dove fratello e sorella raccontano, aprono la loro porta al lettore in visita, dove le immagini hanno una identità. Le scopriremo nelle prossime visite a Villa Odero.

LIBRI ERGA

Erga è un laboratorio editoriale di colori e di umanesimo, segnaliamo I colori di Genova di Fabio Accorrà; testi di Ivaldo Castellani, maggio 2021; Bellezza se-ducente, dipinti di Enrico Merli, Maggio 2021, di Giusy Randazzo; La porta dei girasoli di Corinna Praga, viaggio nell'interno delle residenze per anziani, un mondo dedicato; Oltre il Covid di Paola Scarsi, 365 idee per superare la crisi; Descrivere l'indescrivibile di Aldo Gorini, guida alla ricerca teologica e religiosa.



RIVISTA MARITTIMA, se vuoi sapere come cambiano le armi navali e a che servono le flotte nel panorama geopolitico odierno non puoi fare a meno di leggere la Rivista Marittima

COSMETICA NAVALE

Le navi mercantili sono sottoposte da qualche tempo a una vera e propria cosmesi imposta dalle convenzioni internazionali, anche i porti non si sottraggono ma per gli scali i tempi sono lunghissimi. Intanto al primo posto poniamo le emissioni di zolfo e carbone dai motori, il bunker si potrà bere in coperta se continua la tendenza a ridurre zolfo e altri prodotti, le navi sono dotate di GNL, il metano per la propulsione, ma spunta anche l'idrogeno che non fa più paura e persino l'ammoniaca, ritornano gli esperimenti sulle vele fatte a mo' di pale eoliche, e poi la nave drone telecomandata da terra. Quando si approda in un porto ecco pronta la elettrificazione di banchina....

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

L'ISTAT e il Consiglio di Stato certificano, la Guardia di Finanza mette le mani sul maltolto

La Campania ha il record nazionale delle denunce della Guardia di Finanza per falsi redditi di cittadinanza.

Record di poveri in Italia. Lo ha attestato l'Istat in notiziari RAI nei giorni 20e 21 giugno.

Nel 2020 drammatico aumento della povertà assoluta, secondo gli ultimi dati dell'Istat. Non è una conseguenza ineluttabile della pandemia, ma della sua folle gestione. E di chi ha contrapposto le ragioni della salute alle ragioni dell'economia.

l'Istat confermando le stime già diffuse in marzo: nel 2020 che hanno superato i 2 milioni le famiglie che vivevano in povertà assoluta (il 7,7% del totale rispetto al 6,4% dell'anno precedente); mentre gli individui sono 5,6 milioni (9,4% rispetto al 7,7% del 2019). Vuol dire che in un solo anno sono entrate in povertà assoluta altre 335mila famiglie e 1 milione di persone. Cifre che parlano da sole. Sia chiaro, se prendiamo in

esame l'andamento degli ultimi 15 anni vediamo che c'è un tendenziale aumento verso la povertà assoluta (nel 2005 erano meno di due milioni i poveri in Italia), ma mentre il 2018 aveva visto una stabilizzazione e il 2019 aveva addirittura mostrato una significativa inversione di tendenza (7,7% delle famiglie contro l'8,4% dei due anni precedenti), l'anno della pandemia ha segnato un'imponente crescita di povertà.

o*o*o*o*o*o*o*o*o

PROPELLER CLUB PORT OF GENOA - WEBINAR NEWS

Carlone lascia Genova on-line

Come voi tutti sapete, tra pochi giorni l'Amm. Nicola CARLONE lascerà il suo comando a Genova e la Direzione Marittima della Liguria.

Volendo esprimere all'Ammiraglio il nostro più sentito ringraziamento per l'attività profusa sul nostro territorio e per il nostro territorio – cosa che tutti hanno apprezzato moltissimo - e salutarlo personalmente con l'augurio di “buon vento” verso i nuovi “mari” che andrà a solcare, sono oggi molto lieta di potervi invitare a partecipare ad un evento speciale e particolare per il giorno martedì 22 giugno 2021 dalle ore 18,00 in cui sarà presente, L'AMM. NICOLA CARLONE Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova che ci porterà il suo saluto di commiato assieme ad alcune considerazioni che ci permetteranno di ripercorrere i tempi del suo mandato in Liguria e di ricordare momenti di significativo rilievo.

L'evento è stato organizzato nella forma dell' "Interclub"; saranno pertanto presenti i Presidenti degli altri due Club liguri (Port of La Spezia e Port of Savona) che assieme ai soci di questi due Club, cosa questa che ci permetterà di essere tutti uniti in questo momento celebrativo.

Ringrazio molto i Presidenti del Propeller Club Port of La Spezia, Giorgio Bucchioni, e del Propeller Club Port of Savona, Pietro Giglio, che così prontamente hanno aderito a questa iniziativa e che porgeranno il loro personale saluto.

Data l'importanza dell'occasione è stato invitato anche il Presidente del Propeller nazionale Umberto Masucci. Tale intervista si terrà via web sulla piattaforma di "GoToMeeting" a cui potrete accedere attraverso il seguente link:

<https://global.gotomeeting.com/join/710267341>

La Segreteria sarà sempre a vostra disposizione per risolvere ogni problema di contatto.

Giorgia Boi President

COMMENTO

Propeller Club 4.0 ?

Caro Decio, leggo sempre con molta attenzione il tuo DL Notizie, così come lo hai rinominato dopo la svolta autarchica delle ultime settimane. Devo dire, che è corretto cercare di usare i termini italiani, laddove possibile, perché è davvero curioso sentire così tante persone utilizzare termini inglesi, quando in realtà maneggiano con difficoltà questa lingua, come ahimè tanti italiani.

Nell'ultimo Cartabono, poi, mi ha colpito il tuo pensiero sulla proliferazione dei webinar, con riferimento specifico all'International Propeller Club. Ti ringrazio per le citazioni storiche relative a questo Club, a me come a tanti altri giovani

sconosciute. Più in generale, due considerazioni. I webinar hanno permesso durante questo anno e mezzo di pandemia, di proseguire con le attività di queste associazioni e ciò è stato positivo, come anche la possibilità di ampliare la platea fra i vari clubs, ma trovo corretta la tua esortazione a provare a ripristinare la presenza, soprattutto adesso che la situazione ci permette un moderato ottimismo.

Non vorrei che come per il lavoro da remoto, ci si fosse accorti che è molto più facile organizzarli così, piuttosto che in modo tradizionale, che però permettevano quel sano scambio di relazioni, che è alla base di tutte queste associazioni. Insomma, adesso siamo per così dire in un'altra dimensione, sicuramente efficace da un punto di vista dottrinale, ma è un'altra cosa, non possiamo dimenticarlo. Personalmente poi, visto anche l'orario e i tanti impegni di lavoro e famigliari, purtroppo ho potuto seguirne pochi, con mio dispiacere.

Insomma, certe volte un po' di coraggio non guasta.

Un caro saluto.

Ubaldo Navone

EMSA News

Lisbon, Tuesday, 15 June 2021

Dear DL News,
find below the latest Press Release by the European Maritime Safety Agency (EMSA).

Press Release: EU ship traffic fell by 10% in 2020 due to the COVID-19 pandemic

- Ship traffic decreased overall during 2020, with the cruise industry particularly affected**
- Imports into the EU from non-EU countries declined by 12.2% over the same period**
- Share of goods transported by sea in 2020 increased slightly at global level**

Nearly one in every five ships worldwide sails under a European Union (EU) Member State flag, and the EU accounts for approximately a fifth of all global maritime trade. However, during 2020, overall EU maritime traffic dropped by 10.2% as a result of the COVID-19 pandemic.

A statistical overview performed by the European Maritime Safety Agency (EMSA) reveals cruise ship traffic was the most heavily impacted, with an 86% drop in traffic compared to 2019. However, journeys by vessels like bulk carriers, chemical tankers, container ships and oil tankers only decreased by approximately 5%.

In addition, EU seaborne trade dropped by 9.3% in 2020, a larger decrease than the global average of 3.6%, and equivalent to a loss of approximately 226 million tonnes of trade handled by EU ports.

Based on a review of customs data, the most significant decline in maritime trade volumes was in imports into the EU from non-EU countries, which fell by 12.2% in 2020. Shipping trade between EU Member States was also affected by the pandemic, decreasing by 7.1%. Sea-borne exports from the EU to non-EU states experienced a lower decrease of 4.3%.

However, the share of all world trade carried by sea in 2020 increased by three percentage points to 88%, as the effects of

the pandemic had a greater impact on other modes of transport like air, road and rail.

The EU Commissioner for Transport, Adina Vălean said:

'COVID-19 has caused profound disruptions for Europe's shippers, charterers, shipowners, crews, onshore staff, ports, as well as our broader trading patterns and supply chains. As we focus our efforts on building back better post-pandemic, it is essential for us to have a full picture of the crisis' impact on strategic industries such as shipping so as to guide our policies and lay the foundations for a full and sustainable recovery'.

The Executive Director of EMSA, Maja Markovčić Kostelac, said:

'Maritime transport has proved its resilience throughout the course of the pandemic, keeping vital supply lines open while the world went into lockdown. Our report shows for the first time the impact that the COVID-19 crisis has had on maritime transport in the EU, and we hope it will inform efforts and decisions at policy level to ensure a full recovery for this vital sector'.

The report is based on a comprehensive review of available data, including trade volumes and type, cargo freights, maritime traffic data and other shipping indicators

Press Contact

Ann Macpherson ann.macpherson@emsa.europa.eu

LETTURE DAL VERO

Muoiono combattendo i tonni di Camogli e di Carloforte **di Annamaria Lilla Mariotti**

Carissimo Decio nelle tue ultime News hai parlato della tonnara di Carloforte, della tonnarella di Camogli e del tonno rosso. Io mi ero dedicata a questo argomento un po' di tempo fa su richiesta di un docente di Biologia Marina dell'Università del Sud Carolina. Io mi ero immersa in una attenta ricerca su vecchi documenti, ho fatto amicizia con i pescatori che mi portavano sulla tonnara ad assistere alla leva, ho partecipato a due congressi sull'argomento all'Università di Sassari e di Genova, ho scritto due libri, poi sono partita per gli USA dove ho tenuto conferenze in diverse Università e Centri Culturali, e poi in Sud America, a Rio de Janeiro e Caracas su invito del Ministero degli Affari Esteri per la settimana della lingua italiana nel Mondo e, naturalmente, anche in Italia.. Dopo tutto questo è intervenuta l'Area Marina protetta del Monte di Portofino (non faccio nomi per correttezza) che ha creato un'Associazione con tre giovani ragazze munite di gommone che si sono messe a portare i turisti nei fine settimana e visitare la tonnara. Naturalmente ero presente all'inaugurazione, ma

tutto il mio lavoro per far conoscere la tonnara come un evento storico e culturale si è trasformato in uno squallido passatempo per i turisti. Naturalmente mi sono fatta da parte, senza polemiche, e sono tornata ai miei fari, che comunque non avevo mai trascurato.

Ti allego un mio articolo storico sulla Tonnarella di Camogli, forse è un po' lungo e pieno di immagini che puoi eliminare perché non sono in linea con lo stile delle tue news, vedi tu se puoi pubblicarlo, lascio a te la scelta. Forse puoi anche eliminare la prima parte, vedi tu.

Un abbraccio

Lilla

Scusa Decio mi è venuto in mente un altro particolare. Nello stesso articolo in cui si parla della tonnarella di Camogli si parla anche di pesci che vengono ributtati in mare. Suppongo che si riferiscano ai cosiddetti "pesci Luna" considerati nocivi, non so perché, una volta si mangiavano. Sempre su richiesta del mio amico J.M. Dean dell'Università del Sud Carolina e con l'aiuto dei pescatori di Camogli avevo prelevato dei campioni da questi pesci che poi ho inviato a un'Università in California dove erano interessati a questa particolare specie pescata nel Mediterraneo ma poi non ho saputo più niente. come ho detto non sono una biologa e ho agito solo da intermediario.

Tanto per completare.

Ancora un affettuoso saluto

Annamaria Lilla Mariotti

LA TONNARA DI CAMOGLI

LA STORIA, IL FOLKLORE - Una leggenda che dura da 400 anni

di Annamaria “Lilla” Mariotti

Foto di Annamaria “Lilla” Mariotti



Camogli, città di naviganti o città di pescatori ? Tutte e due le cose e tutte e due derivano da tradizioni antiche, che vengono da molto, molto lontano nel tempo, questa è la vera essenza

di Camogli, borgo di pescatori e città di naviganti e anche borgo di pirati, forse.

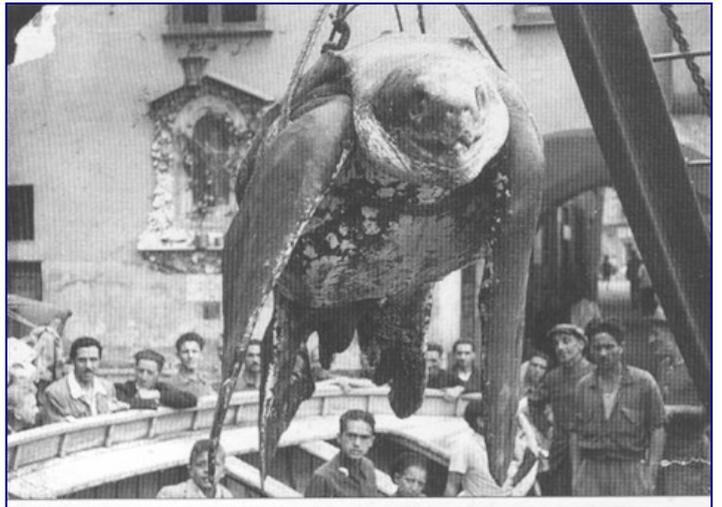
Charles Dickens, il grande scrittore inglese, durante il suo viaggio in Italia nel 1845, così descrisse Camogli: "Vista dalla strada che rimane in alto Camogli sembra un minuscolo modello sulla riva dell'acqua leggermente increspata e scintillante al sole. E' la miniatura perfetta di una città marinara primitiva, la più salata, la più ruvida, la più piratica cittadina che sia mai esistita".

Molti uomini hanno da sempre praticato questo mestiere così antico e misterioso: la pesca. Questo è un duro lavoro che i pescatori di Camogli portano avanti da sempre con determinazione, coraggio e anche con orgoglio, perché anticamente si diceva che i pescatori di Camogli rifornissero le

tavole dei Re. Con la pesca non ci si arricchisce, ma l'uomo che sta in barca, da solo, a tu per tu con il mare sarà anche ruvido e silenzioso, ma è sicuramente ricco dentro. Tanti sono i tipi di pesca praticati nel borgo, solitari o insieme ad altri uomini, ed uno di questi è quello della tonnara, anche se ci sono altre antiche tradizioni ormai perdute per sempre, come, purtroppo, forse un giorno si perderà anche la tonnara.

C'era quindi chi sceglieva la via del mare, sui mille bianchi velieri, come armatore, capitano, marinaio o mozzo, o facendo a ritroso tutta questa strada, partendo da mozzo per arrivare ad essere almeno capitano, se non addirittura armatore, perché così una volta andavano le cose. E c'era invece chi sceglieva di restare e di fare la vita del pescatore, altrettanto dura e pericolosa di quella dei naviganti; il mare poteva essere molto pericoloso anche qui, sulle porte di casa, quando il libeccio soffiava e portava i grandi cavalloni ad infrangersi alla base delle case che una volta delimitavano l'odierna Via Garibaldi dal lato mare. Questo mare non era meno difficile da affrontare per le piccole barche dei pescatori Camogliesi dei "40 ruggenti" che dovevano affrontare i loro concittadini che doppiavano Capo Horn sui grandi velieri. I pescatori di Camogli non si limitavano a buttare le reti nel loro golfo, alcuni partivano a giugno con i leudi, diretti alla Gorgona per la pesca delle acciughe, che loro chiamavano "la crociera dei cento giorni". I padri, appena finita la scuola, imbarcavano anche i loro figli sui leudi e su quelle barche restavano per tre mesi, pescando e salando acciughe che poi venivano portate a Livorno dove i barili erano venduti a mercanti inglesi che, dopo un accurato controllo del contenuto, li inviavano in Inghilterra.

Poi c'era la pesca della tonnara, antichissima. Le prime notizie della tonnara di Camogli si hanno nel 1603, ma probabilmente è anche più antica. Nel 1300 era già in funzione una tonnara tra Santa Margherita e Portofino.



come risulta da alcuni documenti dell'Archivio di Stato dai quali veniamo a sapere che tra il 1383 e il 1385 alcuni pescatori di Portofino furono multati per avere venduto o nascosto del tonno contro le leggi dell'epoca. Nel 1388 nell'inventario del Portofinese Oberto Graziano, barbiere, figura un barile di tonnina sott'olio. La tonnara di Santa Margherita Ligure restò in funzione fino al 1875, dopodiché cessò di operare.

Ma torniamo al 1603, anno in cui un solenne Decreto del Magistrato dei Censori stabiliva che “delli tonni che si fossero presi alla tonnara di Camogli se ne dovesse dare agli abitanti di Camogli e di Recco per loro uso dieci di un rubo, venticinque di due, sei sino a cento rubi”. Il rubo è una misura antica che corrisponde a circa 8 Kg e che tra i pescatori di Camogli viene usata ancora ai giorni nostri. Questo uso fu rinnovato con altri Decreti nel 1634, 1671, 1707 e 1709. Si sa anche di una diatriba del 1712 tra Camogli e Recco. Il 20 Settembre di quell'anno il Capitano di Recco svela degli inconvenienti causati dall'allora Amministratore della Tonnara Gio Bono Olivari a causa della sua imperizia. Pare che non avesse rispettato la ripartizione dei tonni come indicato nel decretato del 1603 che era ancora in vigore.

In altre notizie d'archivio del 1612 si legge “... anno 1612. Si introdusse l'appalto della tonnara di Camogli, con che dovesse l'appaltatore provvedere di pesci il Comune e non potesse salariare in marinai ed inservienti che persone della parrocchia...”

Ancora, nel 1618 quattordici marinai di Camogli fecero società con un certo Benedetto Costa, proprietario di tonnara a Santa Margherita, per gestirla insieme dividendosi i “caratti”, ossia porzioni di essa. I Camogliesi si obbligavano a fornire quattordici uomini per far la guardia alla pesca, mentre il Costa impiegava quattro uomini, con la clausola che il primo tonno che fosse entrato nella tonnara sarebbe stato offerto al Santuario della Madonna di Nozarego, a Santa Margherita, per sciogliere un voto fatto dallo stesso Benedetto Costa. Un altro Santuario trasse beneficio dalla pesca della tonnara; intorno al 1630 i proventi della pesca servirono a completare i lavori per la costruzione del Santuario della Madonna del Boschetto a Camogli che fu eretto sopra una preesistente cappella che ricordava l'apparizione della Madonna ad Angela Schiaffino, una pastorella, avvenuta in quella località il 2 Luglio 1518. Per devozione, negli anni seguenti, i pescatori ed i marinai cominciarono a portare al Santuario i loro ex-voto, oggetti o quadri che venivano appositamente commissionati per rappresentare uno scampato pericolo in mare e in terra e che sono ora riuniti nel chiostro del Santuario e formano una delle più belle collezioni di ex-voto della Liguria. La tonnara non è solo un attrezzo da pesca, ma un pezzo di storia della nostra città che si è snodata attraverso i secoli.

Al Museo Marinaro di Camogli si trova la riproduzione di una antica stampa del borgo risalente al 1624 che mostra un

progetto per il prolungamento del molo. Anche questi lavori furono finanziati con i proventi della tonnara. Da tutte queste notizie storiche risulta quindi che la tonnara di Camogli è stata in passato una fonte di benessere per tutta la cittadinanza e che ora è l'unica e la più antica ancora esistente in Liguria e nel nord Tirreno.

Da questi anni fino al 1801 non si trovano più documenti che parlino della tonnara. In quell'anno, esattamente il 28 Agosto, il Commissario del Governo scrive alla Municipalità del Cantone di Camogli quanto segue: ..."Cittadini, dal vostro messaggio sono venuto a cognizione che padroni di tartanoni e bilancelle osano perturbare il libero esercizio della Tonnara. Il vostro usciere ha ordine di citarli al mio Burrò (francesismo comune all'epoca) e voglio sperare che più non succederà un simile inconveniente. Salute e Fratellanza.... firmato Grondona". Questo perché la zona di mare in cui veniva calata la rete della tonnara doveva intendersi di esclusiva proprietà dei gestori della stessa. Da un verbale di seduta tenuto nello stesso mese ed anno risulta la nomina di una Commissione formata da due persone per chiedere al Governo a nome della Municipalità di Camogli: "... li seguenti mezzi per sopperire alle spese cantonali e comunali.... Assegnazione di una porzione di utili di questa tonnara....." Si trova anche una lettera del 1808 con la quale: "Le Prefect du Department de Genes, Membre de la Legion d'Honneur, comunica a Monsieur le Maire de Camogli....." circa il diritto del Comune di Camogli di percepire una data quantità di tonno dalla pesca della tonnara ed autorizza il Maire a far citare l'agente della medesima ".....nanti il giudice competente per quel tanto che ha omesso di consegnare....." Un'altro documento del 1817 comunica: ".....l'obbligo dell'appaltatore di consegnare dei tonni gratis al Municipio....." Questo probabilmente era dovuto all'impegno

da parte della Municipalità di sopperire ai bisogni della popolazione meno abbiente. Documenti un po' più recenti, ma non databili, parlano del passaggio della tonnara da proprietà privata a Cooperativa tra i pescatori

Anticamente, inoltre, il tonno veniva lavorato a Camogli, probabilmente su basi artigianali. In un vecchio quartiere di Camogli, “u Risseu”, (nome che deriva dal tipo di pavimentazione della strada) e che si trova sul lungomare dove la Via Garibaldi si restringe nel vicioletto che va verso il il Rio Gentile ed il levante, c'è un portone, il N° 72. Questa casa in passato era chiamata “a frixaia”, nome che può evocare un locale in cui si friggeva qualcosa, e questo può essere, ma era anche il posto in cui il tonno veniva cotto e poi messo sotto sale in barili che non erano solo venduti localmente, ma che prendevano anche la via verso il Piemonte e la Lombardia e, qualcuno dice, l'Inghilterra.

Lasciamo da parte per ora tutte queste notizie storiche, interessanti e necessarie, ma anche un po' noiose. Secondo me servono per rendersi conto che quella estensione di reti e natelli (sono i galleggianti, una volta di sughero e ora di plastica, che reggono a galla le reti stesse) che vediamo stese sotto la chiesa di San Nicolò dalla barca diretta a Punta Chiappa, hanno alle spalle un glorioso passato. Mentre i pescatori di Camogli le calavano in mare e le toglievano ogni anno, la storia passava su di loro. Sono passati grandi uomini, pittori, scrittori, grandi condottieri; sono passate rivoluzioni, guerre e, per fortuna, periodi di pace. E tutti gli uomini e le donne di Camogli che hanno lavorato intorno a quelle reti, che passavano l'inverno a ripararle e ad intrecciarne di nuove. E sì, perché una volta le reti erano fatte con la “lisca”, un'erba lunga e flessibile che nasce sul Monte di Portofino e che qualcuno andava a

raccogliere, faceva seccare e lavorava. Ora non più, le reti, meno l'ultima parte della "camera della morte" che è di nylon, sono in filetto di cocco (Ajengo superiore) che arriva in balle ruvide e giallastre ogni anno dall'India. Durante la permanenza in mare alle reti di cocco attecchiscono molluschi ed alghe che da un lato sono un invito per i pesci che vengono attirati da un'esca appetitosa, ma dall'altro ne impediscono il recupero per cui, alla fine della stagione, le reti di cocco vengono tagliate ed abbandonate in mare dove, essendo una fibra naturale, non inquinano e diventano pastura per i pesci.

L'impianto di Camogli ha nel tempo cambiato nome varie volte: "tonnara" e "tonnarella". E' difficile addentrarsi in spiegazioni sulla differenza delle due denominazioni, è più semplice dire che la "tonnara" è intesa esclusivamente per la pesca del tonno (pesca che comincia a Maggio e dura circa quarantacinque giorni), e che cattura il cosiddetto "tonno di corsa" (*Thunnus thynnus*), quello cioè che entra nei nostri mari dallo Stretto di Gibilterra per riprodursi nel Mediterraneo. Questa pesca termina solitamente con la crudele e sanguinaria "mattanza". Inoltre queste tonnare sono molto grandi e hanno da sei a otto camere. La "tonnarella" invece può catturare qualunque tipo di pesce di passaggio, oltre ai tonni, rimane in mare da aprile a settembre, e "leva" le reti tre volte al giorno. Quindi quella di Camogli è senza ombra di dubbio una "tonnarella", ha due sole camere, cattura prevalentemente palamite (*Sarda sarda*), lecce (*Lichia amia*), ricciole (*Seriola dumerili*) e qualsiasi altro pesce di passaggio, solo raramente tonni, e la rete viene sollevata tre volte al giorno senza effettuare la mattanza. Comunque queste differenze non hanno molta importanza a Camogli e la rete che si estende vicino a Punta Chiappa e che accompagna tutto il periodo estivo viene da sempre chiamata "LA TONNARA".

La Tonnara è legata in modo indissolubile alla vita di Camogli. Qui il primo accenno di primavera non erano solo gli alberi in fiore e l'arrivo delle rondini, ma anche le grosse reti di filetto di cocco stese sul muraglione del molo in tutta la sua lunghezza, in attesa di essere rifinite, cucite insieme e calate in mare. La calata in mare della Tonnara segnava l'inizio dell'estate più dell'arrivo del solleone, come, a fine settembre, la processione dell'"asino" e della "poltrona" che venivano riportate in porto alla conclusione della stagione di pesca, segnavano anche il finire dell'estate.

C'era poi un altro avvenimento: ad un certo punto delle voci sussurrate attraversavano Camogli, come un tam-tam silenzioso che andava di casa in casa, e tutti correvano alla calata del porto, dove si trova la mancina, a vedere il "mostro" rimasto impigliato nelle reti della tonnara e che veniva appeso lì, alla vista di tutti. Una volta era un grosso squalo Lamia di 1.400 Kg., un'altra un balenottero, o un pesce martello oppure un pesce diavolo, spaventoso, e persino una manta di 350 Kg. Una volta rimase impigliata nelle reti un'enorme tartaruga di 480 Kg., vecchia di 500 anni e nel Settembre del 1970 furono catturati due rarissimi esemplari di marlin bianco. Il 2 Giugno 1974 venne catturato un pesce coloratissimo e tanto raro che nessuno lo riconobbe, così una foto del pesce prese la strada della Costa Azzurra e venne sottoposta all'attenzione di Jacques Cousteau, all'acquario di Monaco, che lo identificò come appartenente alla famiglia dei pesci luna (Lampris luna), ma di una specie rara, che vive sia negli Oceani Atlantico e Pacifico che nel Mediterraneo, ma difficile da catturare perché vive in alto mare ed a grandi profondità. Questo in particolare era un pesce imperatore o Lampris regius (Bonnaterre). Come sia arrivato a passare vicino a Punta Chiappa rimarrà sempre un mistero. Nel 1986 è stato catturato un rarissimo Marlin nero (Makaira indica), del peso di 180 Kg, una specie che si

trova abitualmente nelle calde acque degli Oceani Indiano e Pacifico e la cui testa e coda sono ora conservate nel Museo di Storia Naturale di Genova.



Dopo che la folla si era radunata arrivavano due fotografi di Camogli per immortalare l'avvenimento e il giorno dopo l'immagine era sui giornali e tutti cercavano di riconoscersi in quei volti alzati e incuriositi. Le foto venivano anche esposte nelle vetrine dei fotografi, con grande curiosità di tutti.

Tutto questo si è verificato con una certa frequenza tra il 1940 ed il 1970. Si sa che ci sono state delle catture particolari anche in tempi più antichi, ma popola fine del 1970 certi grossi pesci devono avere cambiato rotta perché queste catture sono diventate sempre più rare. Forse questo è dovuto anche al ridotto traffico marittimo di grosso tonnello diretto al porto di Genova, perché si diceva che quei grossi pesci seguissero la scia delle navi. Più di una volta nel Golfo Paradiso, in anni passati, erano stati avvistati anche dei capodogli. Tra l'altro questi grossi mammiferi costituivano un pericolo per la tonnara perché se lasciavano la loro rotta ed entravano nelle reti, le distruggevano. Ancora oggi succede che qualche balena incappi nell'impianto e faccia dei danni e allora bisogna chiamare un esperto subacqueo per ripararli.

C'era poi, e c'è tuttora, un fenomeno collegato in qualche modo alla Tonnara. Si vedono improvvisamente sulla superficie del mare, durante le calme primaverili, delle macchie scure, sembra di vedere ribollire il mare, e quando ho chiesto la prima

volta di che cosa si trattasse mi hanno risposto che erano banchi di acciughe che salivano in superficie per fuggire ai tonni che si trovavano sotto perché questi pesciolini costituivano il loro pasto favorito. Non so se questa sia realtà o leggenda, ma come tutte le cose collegate al mare ha un suo fascino e a me piace pensare che le cose vadano veramente così.

La dislocazione strategica delle tonnare deriva dall'osservazione delle abitudini del tonno, pesce atlantico che entra in primavera nel Mediterraneo attraverso lo Stretto di Gibilterra sfruttando la corrente di superficie, per riprodursi in mari più caldi e meno profondi e che farà lo stesso cammino in senso inverso per ritornare in Atlantico in autunno, sfruttando in questo caso la corrente di profondità. Il tonno che entra nel Mediterraneo viene chiamato, come detto più sopra, "tonno di corsa". È nel pieno delle sue forze perché non ha ancora fatto molta strada, le sue carni sono molto saporite e la femmina porta le prelibate uova che vengono ancora lavorate, soprattutto in Sardegna, per ricavarne la squisita "bottarga". Il tonno "di ritorno", quello che nuota verso lo Stretto di Gibilterra e l'Atlantico in autunno, è ormai stanco per i lunghi trasferimenti, e la sua carne non è più molto saporita ed è per questo che viene raramente pescato in questa fase. Il tonno non entra nel Golfo Paradiso da Punta Chiappa, ma da Ponente, dalla parte di Genova, tenendosi sempre in vista della costa dal lato sinistro, come se ci vedesse da un occhio solo, e nella sua corsa non vede gli ostacoli posti di fronte a lui per cui è facile sbarrargli il passo con una rete posta trasversalmente al suo cammino, perché il tonno, appena la incontra, viene ingannato e, credendola sempre parte della costa, la segue, entrando così nella camera grande della tonnara, la percorre tutta fino a ritornare al suo ingresso ma, non trovando un percorso alla sua sinistra, non può che entrare nelle varie camere fino ad arrivare

alla camera della morte, da dove non ha via d'uscita e dove il suo destino è segnato. Ormai i tonni sono sempre più rari sulle nostre coste perché le tonnare volanti ne catturano in grandi quantità e di tutte le dimensioni sia prima che possa entrare dallo Stretto di Gibilterra, che nel Mediterraneo. Il pesce non viene ucciso, ma calato in grosse "gabbie" formate da spesse reti circolari, viene rimorchiato a terra e le gabbie vengono sistemate in luoghi prescelti, dove il tonno è messo all'ingrasso, come un qualsiasi pollo da allevamento. Quando sarà il momento l'animale verrà ucciso e venduto sui vari mercati, compreso quello giapponese. Tutto questo sta portando a drammatiche conseguenze per la sopravvivenza della specie. Il tonno è diventato un pesce a rischio di estinzione.

Come è già stato detto, la Tonnara anticamente era gestita da privati, purtroppo non si sa esattamente in che data è cessata questa gestione. Si sa esattamente di una Cooperativa fondata nel 1910 e chiamata "Cooperativa S.S. Prospero e Caterina" che durò fino al 1923. Di questa cooperativa era amministratore il Cap. Elia Cichero, aveva 20 Soci, tutti pescatori, che avevano pagato Lit. 10 ciascuno per essere ammessi a farne parte e che in più tirarono fuori di tasca loro i soldi necessari per costituirne il capitale sociale. Un'altra Cooperativa venne costituita in gran pompa nel 1937. Esattamente il 7 Febbraio di quell'anno, nell'Aula Magna del Municipio alla presenza di tutte le Autorità e dei pescatori Camogliesi veniva costituita la "Soc. An. Cooperativa Tonnarella di Camogli". Promotore di questa iniziativa era stato l'allora Podestà di Camogli Giuseppe Bozzo. Di questo si trova traccia in una scarna annotazione dell'allora Bibliotecario, Luigi Costa: " 1937.....Fu ripresa in primavera l'antica pesca della Tonnara in Camogli, sospesa già da diversi anni". Dai dati statistici di fine anno risultò che la Tonnara, dal 10 Aprile al 29 Ottobre, aveva pescato ben 50.500

Kg di pesce tra cui, oltre a quello che viene definito un buon quantitativo di tonni, anche delfini, pescicani, pesci martello, squali elefante, una balenottera e ben 6.635 Kg. di pesci luna (Mola mola), palamiti e altre varietà. Non esistono più le registrazioni contabili dell'epoca, ma un articolo sul quotidiano IL POPOLO D'ITALIA del 12 Aprile 1938, firmato da Dario Umberto Razeto, riporta che il ricavo della pesca per quell'anno è stato di 105.000 lire. L'anno dopo, nel 1938, la Tonnara venne messa in mare in ritardo a causa dell'attesa dell'arrivo del cordame di canapa che non fu consegnato in tempo per preparare le reti necessarie alla tonnara. Nell'autunno del 1943, in due giorni, incapparono nelle reti della tonnara 64 tonni, per un peso complessivo di 1.050 Kg.



L'inizio della stagione di pesca era anche un momento di religiosità e di aggregazione perché, in tempi passati, quando la tonnara veniva calata, il uno dei Parroci, di Camogli o di San Rocco, tenevano una cerimonia religiosa per la benedizione delle reti e per invocare una buona stagione di pesca, alla presenza dei tonnarotti e delle autorità civile e religiose. Dopo la cerimonia tutti si riunivano in un ristorante di Punta Chiappa per festeggiare l'avvenimento.

La tonnara è costituita, come si è detto, da reti messe in mare secondo uno schema fisso che è uguale per tutte le tonnare, siano esse grandi o di dimensioni più piccole come quella di Camogli. È come un iceberg, quello che si vede in superficie

non è che la minima parte di quello che sta sotto il mare, che è come un grande palazzo sommerso, formato da porte e stanze, un grande labirinto che sembra inventato da Dedalo stesso. Da anni, tantissimi anni, questa rete viene tesa sempre nello stesso posto a circa 400 metri da Punta Chiappa, in direzione di Camogli. Viene legata a terra ad uno scoglio che la fantasia popolare dice si chiami “Pedale” o “Pesale”, in realtà viene ancorata ad un anonimo scoglio, senza particolari nomi romantici in una piccolissima insenatura del Monte di Portofino che si chiama “Sca’ di Rocco” e da esso parte la rete d’arresto, detta appunto “pedale”, fatta di filetto di cocco, che da terra chiude il passaggio ai pesci e li guida verso una prima camera grande o “di raccolta” anch’essa di cocco, continua con un sacco la “lea”, (forma dialettale per “leva”) sempre di cocco, con maglie che si restringono sempre di più per finire nella “camera della morte”, che ha una prima parte in cocco e finisce in nylon con maglie sempre più strette. Il “pedale” è lungo 340 metri, la porta d’entrata nel recinto che è antistante alla “camera della morte” è larga 25 metri. A destra si trova un recinto rettangolare lunga 80 metri e a sinistra, davanti al “sacco” c’è un’anticamera di 30 metri che conduce alla “camera della morte” che misura 100 metri. La rete viene ormeggiata sul fondo ed è profonda dai 10 ai 45 metri. Per ancorarla al fondale vengono usate circa 20 ancore, unitamente a delle grosse pietre del peso di circa 20 Kg. ciascuna. Per mantenere le reti perimetrali perfettamente verticali vengono impiegati dei galleggianti di plastica posti a distanze regolari. Le maglie della rete, abbastanza larghe in alto, si fanno sempre più strette scendendo verso il basso fino alla “camera della morte” che è senza via d’uscita. Vista dall’alto la tonnara sembra una libellula pronta a spiccare il volo.

Sopra le reti una volta erano ancorate due barche, strane a vedersi, disalberate, senza sovrastrutture, sembravano quasi gli avanzi di un naufragio, invece giocavano un ruolo molto importante nell'impianto della Tonnara. La prima, fissa e più grande, era situata all'ingresso della "camera della morte" e anticamente veniva chiamata "rancio" perché vi si trovava l'alloggio dell'equipaggio di turno ed un'attrezzatura per cucinare, mentre in seguito ha preso il nome di "poltrona", e veniva usata dai pescatori per la "levata" del sacco. L'altra barca, che era mobile e un po' più piccola, viene chiamata da sempre "asino", era ancorata al sacco e su di essa veniva caricato il pescato dopo la "leva". Ai giorni nostri alcune cose sono cambiate; la "poltrona" si trova sempre là, grande e grigia, ancorata al sacco e immobile mentre l'"asino" viene portato avanti e indietro tre volte al giorno da Camogli verso la Tonnara dai sei pescatori di turno, portando a rimorchio una barca più piccola, la "vedetta", e poi viene fissato all'altra estremità del sacco. Usando la barca più piccola i pescatori si muovono agevolmente tra le due barche e passano così sulla "poltrona" da dove cominciano a sollevare la "camera della morte" per mezzo di sei cavi avvicinandosi lentamente, metro per metro, all'"asino" finché tra le due barche rimane solo un grande sacco pieno di pesci guizzanti che vengono poi caricati sull'"asino" che, ancora una volta torna a Camogli con il pescato. Come ho già detto questo avviene tre volte al giorno, con orari che cambiano secondo i mesi, ma la prima levata è all'"albetta", come viene chiamata, cioè al primo sorgere del sole, la seconda a metà mattinata e infine la terza, nel pomeriggio.

Ma chi sono i tonnarotti? Sono uomini e ragazzi che in parte vengono assunti stagionalmente e che in parte hanno scelto di fare questo mestiere, anche tramandandolo di padre in figlio, e

che devono essere dotati di una buona dose di spirito di sacrificio, di entusiasmo e anche di una grande passione per il mare per sopportare i disagi di un lavoro che li obbliga a levatacce ad ore impossibili ed a fatiche non indifferenti. La tonnara non conosce soste, la barca deve partire tre volte al giorno, con qualsiasi tempo. Negli anni '20 del 1900 a Camogli esisteva una corporazione chiamata "Lupi di Mare"; vestivano con maglia e berretto blu e stazionavano a turno sul moletto sotto la Chiesa, chiamato "Il Giorgio", pronti ad intervenire in caso di pericolo in mare per i pescatori e se il mare era brutto e la tonnara correva dei rischi non solo loro, ma anche la popolazione correva a portare soccorso per salvare le reti ed il pescato. I pescatori sono attualmente dodici che lavorano su due turni di una settimana ciascuno, da sabato a sabato, diretti dal "Rais", parola di chiara origine araba, che nel dialetto Camogliese, in tempi antichi, era diventata "Raixe", ma che viene in seguito abbandonata, perché qui, a differenza dalle tonnare Siciliane e Sarde, non viene usata. Quello che in altri impianti è il Rais, qui diventa "Il Capoguardia" perché è questo che gli uomini di Camogli vanno a fare sulla Tonnara "La Guardia". Comunque la si chiami, questa è una figura molto importante, è colui che sovrintende alla messa in opera della tonnara, colui che decide quando è il momento della levata; utilizzando lo specchio e la sua esperienza sa quando tutti i pesci sono nella camera della morte e quando questa deve essere sollevata. A Camogli si sono succeduti molti Rais che sono rimasti al loro posto per molti anni. Uno dei più famosi è Lorenzo Gelosi, detto Cen, una leggenda vivente, ormai ultra novantenne, che è rimasto al suo posto per 40 anni e che, sebbene a riposo dal 1979, e nonostante l'età, fino a pochi anni fa, durante l'inverno partecipava alla lavorazione delle reti e sovrintendeva alla calata della tonnara portando il contributo della sua lunga esperienza. Poi si sono succeduto i fratelli

Antonio, prima e Giovanni Revello dopo, anche lui in tonnara da 40 anni, che ora si limita ad andare saltuariamente, per passare le consegne a gente più giovane. Il vecchio Cen è famoso per il suo amore per i gatti ed è facile incontrarlo in giro per Camogli, dove lo si vede camminare un po' curvo e col passo dondolante di chi è abituato a stare in barca e allontanarsi racchiuso nel silenzio ovattato della sua sordità, oppure seduto al suo posto abituale in un caffè del porto, con la testa posata sul petto, addormentato, ma pronto a svegliarsi appena gli uomini tornano a terra per chiedere come è andata la pesca. Anche i tonnarotti a Camogli perdono questa denominazione così cara ad altre tonnare. Vengono chiamati così solo su articoli di giornale o riviste, ma in realtà a Camogli questi uomini amano farsi chiamare solo "O pescôu da Tōnnãea" (Il pescatore della Tonnara). Le reti della tonnara vengono lavorate a mano durante l'inverno, a turno, dai vari pescatori e la rete finita pesa 1.200 chili. A San Fruttuoso, piccolo borgo raggiungibile solo in barca o a piedi attraverso un ripido sentiero che parte dal Monte di Portofino, vengono lavorati ogni anno, secondo canoni tradizionali e utilizzando antichi strumenti, i lunghi cavi che serviranno sia per legare tra loro le varie parti della rete, che per sollevare il sacco durante la levata.

Questi, la pesca con la tonnara, la lavorazione delle reti di cocco, sono mestieri antichi, che una volta coinvolgevano buona parte della popolazione anche durante l'inverno. Ora viene da chiedersi: fino a quando dureranno? Uno trema al pensiero che tutto questo vada perduto, che finisca. Sono tradizioni che hanno la loro origine nella notte dei tempi, che hanno già subito tante trasformazioni e che non potranno rimanere immutate. Ci si può solo augurare che, data anche la tipologia e la dislocazione della tonnara di Camogli, che non è subordinata solo al passaggio dei tonni, questa pesca possa essere portata

avanti ancora per molti anni a venire da un gruppo di persone coraggiose, che non si lascino intimidire dall'avanzare della modernità e della tecnologia, ma che piuttosto si facciano sorreggere dal pensiero di non lasciare morire un mestiere così antico e affascinante.

Un altro avvenimento di alcuni anni fa e che richiamò l'attenzione di tutta la comunità riguardò l'asino, la barca che porta il pescato. La storia di questa barca è anche legata all'inizio della tradizione del falò decorato, il tradizionale falò che si accende la sera del secondo sabato di maggio, vigilia della festa di San Fortunato, patrono dei Pescatori e che iniziò proprio con il vecchio "Asino". La barca di cui si parla era stata costruita a Mola di Bari nel 1922 ed era costata, a quell'epoca, milleseicento lire. Dopo aver servito per un po' di anni alla tonnara, nel 1936 andò a finire a Santa Margherita dove la barca fu motorizzata e destinata alla pesca con i palamiti. Nel 1940 subì un'altra trasformazione, divenne addirittura un peschereccio e questa volta venne impiegata per la pesca a strascico, che praticava ancora nel 1946. Ma la sua avventura non era finita, proprio nell'Agosto del 1946 durante una terribile libeccinata il nuovo asino della tonnara naufragò miseramente e l'interesse dei tonnarotti camogliesi si rivolse a quel vecchio scafo che anni prima avevano ceduto ai pescatori di Santa Margherita e così, da buoni camogliesi, con un occhio alla possibilità di fare un buon affare, lo ricomprarono. La vecchia barca, perdute le sue sovrastrutture ed il suo status di peschereccio, tornò a lavorare a Punta Chiappa e a caricarsi del pescato della tonnara, riprendendo il vecchio nome di "Asino" o "Aze", come si dice in dialetto. Passarono gli anni, mani e mani di vernice ogni anno la rimettevano a nuovo e la barca andava avanti e indietro con il suo carico di uomini e di pesci,

ma intanto si stava deteriorando inesorabilmente, finché un brutto giorno venne deciso che per lei era finita, l'unica soluzione era riempirla di sassi ed affondarla. Tutto questo succedeva alla vigilia della festa di San Fortunato del 1968 ed i ragazzi già da tempo stavano accatastando sulla spiaggia legna di tutti i tipi per il tradizionale falò che si accende al sabato sera, dopo la processione e prima dei fuochi artificiali. Ma quell'anno nacque una disputa, sembra che per qualche motivo il falò non si dovesse fare e allora intervenne un altro personaggio storico della nostra città, Ido Battistone, che avrebbe in seguito ideato il "DRAGUN" e le sue future imprese, che fece il diavolo a quattro insieme ai ragazzi e non solo ottenne che il falò si facesse, ma ottenne anche da Cen, allora Rais della Tonnara, il vecchio "Asino" per rendere il falò più imponente. La barca fu issata sulla catasta, fu ridipinta, le fu messo l'albero, una vela, le luci di posizione, fu insomma addobbata e rivestita come se fosse pronta per un varo, quando improvvisamente, come può succedere qui nel nostro Golfo, si alzò una terribile libecciate che minacciò seriamente il falò e allora avvenne il miracolo: tutta la popolazione si mobilitò per riempire sacchi di sabbia e pietre accatastandole alla base della montagna di legna per contendere al mare quello che ormai riteneva suo di diritto. Calmatasi la libecciate, la mattina dopo uno strano spettacolo si presentò ai primi che accorsero sulla spiaggia: tutto intorno alla pira si era formato un solco, il mare era stato fermato dai sacchi di pietre e sabbia e l'asino troneggiava sulla catasta di legna come l'arca di Noé in cima all'Ararat. Allora fu chiamato un fotografo e tutti coloro che avevano partecipato all'impresa del giorno prima si fecero immortalare ai piedi dell'Asino che troneggiava salvo sulla vetta della montagna di legna. Quella sera la festa ebbe luogo e si diede fuoco al falò. L'"asino" se ne andò scoppiettando tra le fiamme, in uno sfolgorio di scintille, rendendo felici tutti

quelli che assistevano, così la sua fine non fu affatto ingloriosa anzi, sembrava una di quelle navi Vikinghe che venivano date alle fiamme per onorare qualche eroe scomparso. Così da quell'anno i ragazzi addetti al falò non si limitarono più ad accatastare legname, ma con il materiale che recuperavano iniziarono a costruire delle strutture artistiche, una volta era l'Abbazia di San Fruttuoso, un'altra volta una fontana o un veliero secondo quello che la fantasia ed il materiale a disposizione suggerivano. Così, in qualche modo, la tradizione dei falò decorati che si accendono la sera del secondo sabato di maggio in onore del Patrono dei Pescatori, è anche legato alla tonnara.

Annamaria “ Lilla” Mariotti

○*

L'invocazione di Giorgio Marega ai genovesi

“ Non sbranatela di ecologia, di aree pedonali, di deindustrializzazione, di stroncatura del traffico privato”. g.m.

LETTERA ALL'ING. GIORGIO MAREGA,
CAPITANO DI LUNGO CORSO, CHE AMA
GENOVA E TRIESTE I DUE POLI DEL
SAPERE E DELL'INDUSTRIA.

Giorgio, siamo tanti qui a Genova che ti conoscono (hai fatto il navigante, l'Università, rispondo io per loro). La stima che ti sei guadagnato in una vita di lavoro sul mare e dal mare, e poi come consulente è rappresentata dalla recente onorificenza che hai avuto dalla Presidenza della Repubblica Italiana.

Ci troviamo s'accordo su tante cose, la pianificazione, il comportamento, la forte coscienza della sicurezza, le tue esperienze.

La facoltà di Ingegneria è stata per me una scuola per i miei corsi di automazione con docenti la cui agilità mentale supera quella che oggi si definisce digitale, la comunicazione oggi è solo una parola del dizionario.

Caro Giorgio, come intuisci sei nel cuore di tanti genovesi, e la Lanterna ti è grata per aver risolto il problema del vecchio e precario parafulmine che si riversava nei circuiti elettronici e ora grazie alla tua mano magica non teme più disfunzionamenti e rotture.

Salute permettendo cerchiamo di vederci, tanti giovani oggi scappano all'estero, invece avrebbero voglia di incontrarti, la formazione è ibrida come le auto, seguire le tue lezioni come quelle che spesso ci regala Sannino. (dl)

LA LETTERA

Caro Decio, grazie delle tue news, le leggo sempre e sono fonte di importanti riflessioni.

Sul "come siamo" sul "come siamo stati" e sul "come dovremmo essere".

Io non scrivo più e da qualche tempo mi sono ritirato sia da attività di volontariato a base di scienza e di tecnica verso i giovani, sia dalle vicende del mare.

Il motivo è molto semplice. Io sono Galileiano. Credo cioè nelle Leggi della Natura, nella loro applicazione in chiave tecnica per ottenere risultati fruibili per l'Uomo.

Credo nella fotosintesi clorofilliana e nelle piante che danno, oltre all'ossigeno, ombra, umidità, con le radici trattengono il suolo. Grazie all'energia solare non solo gratuita, ma a investimento zero.

Credo nelle Leggi della Termodinamica, nel principio dell'entropia che in sintesi vede un futuro di energie "tiepide" che non hanno possibilità di generare lavoro.

Credo che tutte le nuove tecnologie, dal fotovoltaico all'idrogeno, dal relè alla casa automatica, dall'intelligenza artificiale alla nave senza equipaggio, debbano avere il loro tempo di maturazione, essere messe a punto, trovarne limiti e difetti, correggerli. Adeguate all'uomo e non essere una imposizione per l'UOMO.

Credo sia la Produzione di beni strategici, dal radicchio all'acciaio, dalla legna per scaldarsi all'energia nucleare, dalla Difesa alla Medicina che dia la LIBERTA' all'uomo.

Credo nell'economia dei prodotti utili, funzionali, accessibili, durevoli.

Sono da 15 anni lontano dalle navi, le ho viste dagli azipod all'antenna del radar, mi sono allestito tutta la nautica del ponte di comando di una Crusie di 65.000 tsl con una gamba in reparto produzione, una nell'ufficio tecnico, ma il cervello a bordo: tornavo con uno scartafaccio di disegni pieni di segni rossi e blu di come non fare certi impianti, altri segni rossi e blu su flow chart di software che nella emergenza facevano tutto loro, listati di prove di come un falso contatto faceva gettare la spugna al genio con il cervello di silicio e rame. Come proseguire nella VERA emergenza? "Non deve succedere" tuonavano gli specialisti del byte che sapevano tutto loro. Che a scatola chiusa fornivano un software perfetto per una nave perfetta dagli impianti perfetti. Ergo. tutto funziona finché non c'è l'emergenza, di suo incontrollabile.

All'epoca, nel 2000 avevo trascorso 35 anni di morsettiere allentate, cavi ossidati, isolamenti cotti, capicorda stretti con la tenaglia del falegname. Altoparlanti ponte Lance zuppi di acqua salata. Cassette di giunzione spappolate dai raggi UV del Sole estivo. Mi portavo a patrimonio tecnico il ricordo dello storico incendio in macchina della "Raffaello" dove il ruolo equipaggio divenne IL canovaccio di chi fa. Il "COSA" inventato nel dettaglio dagli Uomini secondo le condizioni del momento. E mi sono fatto una idea che l'automazione va bene finché l'Uomo la controlla e la supera. Che non sostituisce l'Uomo come si vuol fare credere, meno che meno in caso di emergenza, con l'aggravante di essere in Oceano.

Ecco. fino al 2011 mi sono sentito utile, quale interprete galileiano delle Leggi della Natura con cui rimediare ai guai, con cui fare un bilancio energetico, verificare se la chimica di un processo stava in piedi non solo come stechiometria, ma come entalpia, cioè energia consumata per raggiungere quello che vuoi sia fatto. Verificare se un manufatto resisteva al terremoto non in base a software incontrollabili, ma in base a $F=ma$. Con la prova oggettiva di applicare la forza equivalente del terremoto alla struttura mediante un cilindro oleodinamico e misurare il ritorno elastico con un comparatore al centesimo di millimetro. Mi sono sentito utile firmando progetto, esecuzione, corsi di utilizzo e di manutenzione, collaudo e autorizzazione all'esercizio del laser del Sincrotrone Trieste: 340 metri di impianto con 5 stazioni dove gli scienziati ci lavorano. Agevolmente e in sicurezza.

Adesso le cose devono essere a norme. SAPERE la Fisica, la Chimica e la biologia di base sono degli ostacoli per l'ingegnere. Specifiche e progetti sembrano stilati in uno studio di avvocati piuttosto che in uno studio di ingegneria.

Mi ha dato un brutto colpo la telematica: con 43 anni di ingegneria elettronica non so compilare la domanda per rifare un muro A CASA MIA, con le mie mani, con i materiali di MIA fiducia. che sono robusti, duraturi, privi di batteri e muffe diffusi assieme al riciclaggio.

Mi ha dato un brutto colpo la telematica: lo specialista cui mi sono rivolto per una pratica telematica mi aveva messo, in perfetta buona fede, in guai potenziali che, una volta innescati, diventano incontrollabili a rigor di normativa guardata con i paraocchi delle responsabilità. È stata allora sancita l'esistenza della macchina del tempo capace di predire ogni cosa DOPO. "doveva mettere i dati corretti nello specifico software certificato". Proseguire è una storia Kafkiana datata 2020.

Parliamo di soddisfazioni.

Ho coronato la mia carriera di marittimo e di ingegnere dedicandola al simbolo prestigioso, baricentrico del mio Mondo, dalla mia carriera di Ufficiale della Marina Mercantile e di Ingegnere in telecomunicazioni ante riforma.

Della Lanterna di Genova ho rielaborato l'impianto di parafulmine in modo che la scarica, invece di penetrare nel museo e sconvolgere i millanta gadget elettronici, sia dissipata nella profondità della roccia, fuori portata del Museo. Alcune regolette per cui il fulmine non prenda strade alternative alle calate principali, una proposta di come rendere immuni dai fulmini gli apparati elettronici dei Fari a cominciare dalla amatissima Lanterna. Tre anni esatti dall'impostazione del progetto al collaudo e consegna, un team affiatato e grintoso. 47 tavole e documentazione redatte secondo i canoni della Ansaldo che anni '70 mi fece scuola. Assistenza in cantiere a suon di teodolite, inclinometro per perforazioni, generatori di micro fulmini e vedere con l'oscilloscopio come si propagano nell'impianto. Il bagagliaio di una station wagon soprannominato "la tasca di Eta Beta" ai piedi della Torre.

Ma soprattutto Genova. La Genova di oggi innestata su una Genova che io conoscevo da bambino, da adolescente, da ventenne marittimo che ci faceva scalo, da trentenne che si beava dei grandi torni di Ansaldo Campi, della maestria delle operaie che avvolgevano di isolanti le bobine. Da quarantenne sconcertato dalla chiusura di un reparto di elettronica di grande potenza che rendeva Ansaldo a filiera tecnologica continua dal motore elettrico alla sua regolazione, all'impianto finito. Da cinquantenne che ammirò la superbia e la tenacia con cui i Cantieri di Sestri ripresero il know how della costruzione navi passeggeri. Recente, Genova in supino declino con la chiusura di Cornigliano. il ridimensionamento della piccola media industria. Ora Genova con suo waterfront da Boccadasse che rende Corso Italia non fruibile e che demolirà una parte del mondo degli interscambi, a cominciare dalla fiera. Genova SENZA una centrale elettrica che la rendeva autonoma da Capo Noli al Tigullio, con depositi costieri "durevoli" di carbone e nafta per un anno, qualunque cosa accadesse alla rete nazionale o europea.

Attraverso i tersi vetri della cupola della Lanterna, sui 360° con la lampadina e la grande ottica rotante sempre alle spalle, Genova è tutta intorno. Gli occhi di chi la ama vedono da scriverci un libro.

Domando una sola cosa alle generazioni che verranno: vivetela, conservatela Superba. Non sbrantatela di ecologia, di aree pedonali, di deindustrializzazione, di stroncatura del traffico privato.

I nostri Avi sapevano come fare la Città con il motto dei Camalli "travaju, meno musse e ciù dinèè" e LIBERTA' di mugugno.

Riflessioni da 117 metri s.l.m. fra settembre 2017 e ottobre 2020, privilegiato di essere UTILE dal Superbo simbolo della Superba

ing. Giorgio Marega

L'ANALISI FINANZIARIA E SOCIALE DEL NOVECENTO di Tobia Costagliola

Lessico e Storia, ieri e oggi

Da Marx al capitalismo al liberismo, al neo liberismo le parole hanno profondi significati che influenzano norme e consuetudini, sociali, burocrazia e poteri, Costagliola conduce questa seconda parte con la sua consueta analisi cercando di attualizzare la semantica che ci obbliga a riflettere e lo fa con cura storica.

Prosegue dal n. 11 la ricerca di Tobia sul significato delle parole che hanno fatto la storia, specie quelle che si identificano con ideologie identitarie, politica ed economia, ma in realtà distanti nel significato. Il neoliberalismo come evolverà ? E' la storia che stiamo vivendo, un capitolo nuovo che con la globalizzazione in atto con i fenomeni geopolitici e di conquiste economiche/militari

(vedi Rivista Marittima, Limes) impediscono di fare progetti a lunga scadenza (DL)

Capitalismo, liberismo e neoliberalismo.

Continuiamo il nostro percorso storico verso il “neoliberismo” soffermandoci sul termine “Liberismo” che, in campo economico, sia Treccani che Sabatini-Coletti, identificano con il termine “liberalismo” o “individualismo economico”. Tuttavia il liberismo resta una dottrina economica mentre il liberalismo è una dottrina politica non necessariamente coincidente. Infatti il filosofo Benedetto Croce affermava che “il liberismo è un concetto inferiore e subordinato al concetto di “liberalismo”. Luigi Einaudi non la pensava proprio allo stesso modo. Significativo fu, nel secolo scorso, il confronto tra i due eminenti personaggi, le cui rispettive posizioni sul liberismo, nell’arco di una vita intera, divergevano per poi riavvicinarsi, senza giungere mai ad una sintesi “totalmente” comune, pur trattandosi di due eminenti rappresentanti dell’idea liberale. Sarebbe interessante l’approfondimento delle loro idee ma rimandiamolo ad altra sede ed all’esame degli studiosi più avvezzi a queste cose. Non vorrei sembrare sacrilego nei confronti di Croce e Einaudi ma mi soffermerei sul significato del termine “liberismo” dato dalla Treccani: “In senso ampio, sistema imperniato sulla libertà del mercato, in cui lo Stato si limita a garantire con norme giuridiche la libertà economica e a provvedere soltanto ai bisogni della collettività che non possono essere soddisfatti per iniziativa dei singoli (in tal senso è detto anche liberalismo o individualismo economico); in senso specifico, libertà del commercio internazionale o libero scambio, contrapposto al protezionismo.” La teoria liberista

nasce nel XVIII secolo a partire dall'elaborazione teorica dello scozzese Adam Smith secondo il quale un ordine economico può realizzarsi soltanto attraverso il libero svolgimento di attività individuali. Alla base della teoria si pone l'inalienabile diritto di libertà dell'uomo, che dalla sfera individuale si estende progressivamente anche agli altri campi, tra cui quello economico. Adam Smith fu definito "Padre dell'economia moderna" e "Padre del capitalismo".

I principi fondamentali della filosofia liberista *Capitalismo, sviluppo armonico del capitale*

1. Libera iniziativa privata: si basa sul principio che ogni individuo è libero di intraprendere iniziative di tipo economico. Secondo Smith l'arricchirsi di molti singoli privati diffonde inevitabilmente ricchezza in tutto il popolo. Su questi principi il privato, singolo o associazione di privati, hanno la libertà di intraprendere una iniziativa economica, di qualunque genere, mentre lo Stato non oppone ostacoli. Ovviamente, rientra nella libertà di iniziativa anche la proprietà dei mezzi di produzione. In sintesi, se da un lato si pone la libertà dell'imprenditore di decidere autonomamente cosa, quanto e come produrre, dall'altro si pone la libertà dei consumatori di scegliere quali prodotti acquistare tra quelli presenti sul mercato (sic!). E' alla portata di tutti constatare quanto l'exasperazione del consumismo che ne deriverà, nel tempo, condizionerà la vita degli esseri umani mentre, paradossalmente, evidenzierà il successo dell'idea della "libera iniziativa". Tutto ciò in un contesto economico in cui, già nel secolo scorso, si sviluppò l'idea del 'laissez-faire' la quale sostiene che il mercato deve essere 'lasciato stare' in quanto capace, attraverso le azioni

concordate liberamente tra gli uomini, di garantire il benessere degli attori che in esso operano.

2. **Libero mercato:** è il contesto in cui si esprime detta libertà evitando, però, tutte quelle difficoltà che possano essere d'intralcio al perfetto funzionamento dell'impresa quali, per esempio, i dazi doganali, in modo da consentire un campo d'azione in un mercato sempre più allargato. Un mercato il cui equilibrio si determina spontaneamente dal momento che la domanda assorbe sempre l'offerta. Adam Smith diffonde la sua teoria della "mano invisibile", una metafora interpretata dapprima come la mano della Provvidenza che porta, quasi per miracolo, al cosiddetto equilibrio economico generale. Più tardi, però, sociologi, filosofi e soprattutto economisti, alla luce dei fatti, hanno interpretato "la mano invisibile" come "metafora dei meccanismi economici che regolano l'economia di mercato in modo tale da garantire che il comportamento dei singoli consumatori e imprenditori, teso alla ricerca della massima soddisfazione individuale, conduca al benessere dell'intera società, attraverso il soddisfacimento dei propri desideri personali" (altro sic!).

3. **Esclusione dello Stato.** Principio basato sull'evidenza storica che la presenza dello Stato rappresenta una concreta limitazione all'iniziativa privata e quindi un freno allo sviluppo economico collettivo. Oltre alla metafora della mano invisibile, Adam Smith propugna anche il pensiero del laissez-faire (letteralmente "lasciate fare" in francese). Si tratta di un principio basilare del liberismo, che oltre al non intervento dello Stato nel sistema economico, consente e sostiene l'azione egoistica del singolo cittadino, nella ricerca del proprio benessere. Sarebbe infatti sufficiente a garantire la prosperità economica dell'intera società, secondo la metafora della "mano invisibile" sopra accennata. Ma non è proprio così: 'c'è una "piccola" eccezione o, meglio, un obbligo. L'obbligo

dell'intervento dello Stato ridotto alla mera funzione di provvedere alla costruzione, adeguamento e progressivo sviluppo delle infrastrutture necessarie per l'attività di libero mercato: autostrade, ferrovie, porti, ponti, ecc.

Questi concetti furono perseguiti dalle varie amministrazioni repubblicane degli U.S.A che per la “buona pace” di Karl Marx ed i suoi seguaci, volevano dimostrare che l'odioso termine “Capitalismo” significava, nei fatti, “sviluppo armonico del capitale”.

Ma è andata proprio così?

Dalla crisi economica del 2008 alla pandemia del Covid 19

È una domanda a cui noi, miseri mortali, possiamo facilmente rispondere senza coinvolgere le grandi menti, sociologi, filosofi, economisti, ecc. guardando all'esperienza diretta delle società occidentali nel percorso storico attraverso la rivoluzione industriale, le due guerre mondiali, le crisi economiche interposte e postume, fino alla crisi del 2008 ancora presente, soprattutto per noi italiani, quando è sopraggiunta la crisi economica globale dovuta alla pandemia del Covid 19. Questi “fenomeni” sono passati e continuano a passare sulle nostre teste e ad influenzare le nostre vite, noi volenti o nolenti, coscienti o inconsapevoli. L'importante è “conservarne la memoria” “a futura memoria”.

Il paese che per la sua nascita, la composizione del suo popolo e la sua Costituzione ha rappresentato e ancora rappresenta la massima espressione del liberismo sono gli Stati Uniti d'America che, fin dalla nascita, nel 1776, diedero impulso alla libera iniziativa, al libero mercato e alla libera concorrenza, cominciando ad interferire con gli interessi degli “imperi” coloniali europei che detenevano il monopolio del commercio e

dei mercati. Gli stati Uniti furono anche la massima espressione del capitalismo moderno e democratico che cominciarono a diffondere spingendo i mercati ad aprirsi alla libera concorrenza, senza barriere protettive ed esclusivismi coloniali, con scambi e trasporti liberi. Ciò è avvenuto, non senza tensioni ed instabilità, ma è servito ad affermare, gradualmente, una potenza definita "liberal democratica" parallelamente alla diffusione, in una parte del mondo, di un liberismo "multilaterale". In definitiva il grado estremo di liberismo dove tutto è privato e lo Stato non interferisce nelle questioni economiche dei singoli, contraddistinse gli Stati Uniti agli inizi del '900 affermandone in campo internazionale la sua rilevante potenza economica. Dall'altra parte dell'oceano, l'iniziativa privata e la libertà d'impresa, seppure attive e crescenti, erano mortificate o influenzate negativamente da uno eccessivo "Statalismo". Alla scoppio della Grande Guerra, gli Stati Uniti, pur rimanendo neutrali, non solo aumentarono la loro produzione industriale ma finanziarono anche i paesi dell'Intesa per consentire loro l'acquisto sempre più massiccio di materiali, armi e derrate alimentari. Così da semplici esportatori divennero anche finanziatori di una parte dei belligeranti fin quando nel 1917 furono costretti ad intervenire nella guerra. Come è noto, gli USA intervennero per tutelare l'incolumità dei convogli di aiuti che attraversavano l'Atlantico, dopo l'affondamento delle navi Lusitania e dell'Arabic. Ma è anche evidente che intervennero per tutelare gli interessi finanziari nazionali strettamente legati con i paesi dell'Intesa. Interessi che sarebbero stati pesantemente compromessi da una vittoria della Germania. Così la Guerra fu vinta e gli USA ne uscirono con ampio prestigio e riconoscenza degli Stati dell'Intesa consolidando la sua potenza in campo Mondiale. La Guerra, tuttavia, non aveva fatto altro che ritardare gli effetti di una sovrapproduzione già latente che,

trovando il suo sfogo nella “macchina bellica” fu ciecamente sottovalutata o ignorata.

La Grande Depressione

Il crollo di Wall Street

Tuttavia, la smisurata libertà di iniziativa individuale sfociò, gradualmente, in una politica isolazionista, che si trasformò, di fatto, in un nazionalismo anacronisticamente conformista che portò la Grande Potenza ad una rovinosa crisi economica e sociale. Ma cosa era accaduto? La “ricetta” liberista aveva ingrossato il volume dei profitti e, solo in minima parte dei salari, ma a spese di una saturazione del mercato interno, conseguenza del vertiginoso aumento della produttività. La leva acceleratrice era scappata di mano ai “manovratori” mentre lo Stato, sollecitato dagli imprenditori, autorizzava tariffe protezionistiche tali da impedire, in pratica, l’importazione di molte merci. Così, subito dopo la Guerra, già a partire dagli inizi degli anni ’20, si crearono le basi per quella che fu definita la “Grande depressione” che sfociò, nel 1929, nel tracollo del mercato borsistico di Wall Street e che coinvolse tutti i paesi a regime di mercato legati a doppio filo con gli USA. Si diffuse un’atmosfera di incertezza e di panico in presenza di aziende e banche che fallivano e il numero di disoccupati che aumentava in misura esponenziale; il tutto sovrastato dall’incubo della recessione.

Dov’era finita l’autoregolazione del mercato, il benessere dei lavoratori propugnati dall’idea liberista?

Mentre in Europa, il nuovo Stato Sovietico andava sempre più consolidando l’ideologia ed il sistema economico Comunista,

negli USA questo stato di crisi metteva in luce, clamorosamente, i limiti del Capitalismo. E questa, come vedremo alla luce della storia recente, non è solo che una delle crisi cui è andata soggetta l'economia capitalista.

Non sto qui ad evocare i tanti economisti americani ed europei che studiarono ed elaborarono le più svariate teorie che tendevano ad affrontare il fenomeno delle “crisi economiche” fra cui emerse la cosiddetta legge di Say (del francese J.B.Say) detta anche la “legge degli sbocchi” (reitera il concetto che, in caso di crisi di sovrapproduzione, il rimedio delle crisi non doveva ricercarsi in un intervento dello Stato ma in una capacità auto-regolatrice del mercato, poiché ogni produzione troverebbe sempre un naturale sbocco sul mercato che, lasciato a sé stesso, tende a raggiungere l'equilibrio di piena occupazione).

Keynes e il nuovo ruolo dello Stato

Con gli occhi di un marxista. Il New Deal. di Roosevelt

È proprio in questo contesto, altamente drammatico e fallimentare, che un economista inglese elabora un pensiero rivoluzionario che provoca negli inossidabili cultori del liberismo tradizionale della scuola classica, reazioni paragonabili a quelle generate dal Marxismo-Leninismo. Si tratta di John Maynard Keynes che, in totale disaccordo con Say e gli altri economisti “classici e neo classici”, boccia la “legge degli sbocchi” e sostiene, con prove tratte dalla recente storia, che il contrasto degli squilibri e le crisi derivanti dal sistema economico, vanno affrontate affidandone allo Stato - Pubblica Amministrazione un ruolo di primo piano. Tutto ciò, senza rinnegare i principi del capitalismo, ma correggendone

alcune rilevanti distorsioni palesemente emerse nel corso del precedente tumultuoso sviluppo che avevano creato ingiustizie, sperequazioni, impoverimento di tanti e arricchimento di pochi (ritornello che si ripeterà nel futuro che è già oggi). Keynes, pur riconoscendo la superiorità del capitalismo rispetto ad altri modelli economici, vedeva, paradossalmente, con “gli occhi di un Marxista”, coloro che detenevano i grossi capitali e li mettevano a disposizione soltanto in cambio di lucrosi interessi. Lui riteneva questi soggetti appartenenti ad una categoria “parassita ed improduttiva”. Ma nonostante le chiare, inequivocabili e valide indicazioni provenienti dalle rivoluzionarie idee di Keynes (che furono appunto definite “rivoluzione keynesiana), le cause e gli effetti della Grande Depressione e del crollo di Wall Street restavano immutate. Hoover, il presidente in carica, aveva adottato solo timide iniziative quali lo stimolo alla spesa per opere pubbliche, semplici raccomandazioni agli industriali per non abbassare i salari (mentre le fabbriche chiudevano), inefficaci provvedimenti per stabilizzare i prezzi, ignorando qualunque programma di assistenza che fu demandata all’assistenza privata (carità pelosa o elemosine) ed ai governi dei singoli stati. E quella che fu definita la rivoluzione Keynesiana, sboccò, soltanto nel 1933, nel “New Deal” del presidente americano neoeletto F. Delano Roosevelt che consentì agli USA di affrontare la fase acuta della Grande Crisi o Grande depressione del ‘29 con effetti benefici anche per altre nazioni. Non riporto nel dettaglio le teorie di Keynes che ritengo possano essere espresse, in buona parte, nel programma del New Deal che segue.

Il Nuovo Corso (New Deal) di Roosevelt e la ripresa dalla crisi. Il Welfare State. No alla parità aurea.

Le riforme economiche e sociali, proposte dal “Democratico” Roosevelt ed approvate dal Congresso, adottarono in pieno il programma Keynesiano che fu coniato “Welfare State” in totale opposizione alle teorie degli “sbocchi” e del “laissez-faire” del liberismo più estremo perseguite dai governi “Repubblicani”. Le principali riforme furono:

1. Un ampio piano di lavori pubblici

2. Aumento dei salari

3. Creazione di un sistema di assicurazioni sociali a vantaggio dei lavoratori/trici e una maggiore tassazione dei ceti più abbienti;

4. Riduzione delle ore lavorative nelle fabbriche

5. L’obbligo per gli imprenditori di riconoscere i sindacati e di instaurare con loro la contrattazione.

Dette riforme si inserivano in un contesto finanziario in cui lo Stato assumeva il controllo del sistema bancario, della Borsa e del mercato azionario.

Alla testa di tutto Roosevelt decise l’abbandono della parità aurea (azione invocata da Keynes per superare il “Gold Standard” (i.e. valutazione della moneta in rapporto alla quantità di riserve auree) e la svalutazione del dollaro del 40%, col duplice scopo di ridurre i debiti e facilitare le esportazioni quasi azzerate.

Tali riforme furono applicate tra il ‘33 ed il ‘37 e contribuirono a far uscire gli Stati Uniti dall’epocale tragica crisi.

Lo stimolo della svalutazione sulla spesa pubblica generò una veloce rioccupazione con conseguente rilancio dei consumi e della produzione. Allo stesso tempo, in agricoltura, fu ridotto il terreno coltivato stabilendo il controllo della produzione e concedendo sussidi al comparto.

I riflessi della crisi americana in Italia e in Europa

Fu inevitabile, da parte degli stati europei, il coinvolgimento, in varia misura, nel tracollo economico americano. Dopo la Grande Guerra, l'economia degli USA aveva assunto un ruolo determinante in ambito internazionale anche per i prestiti a bassi tassi d'interesse per la ricostruzione che, però, alimentarono anche le speculazioni finanziarie. Gli inadeguati rimedi, sulla falsa riga degli USA, quale le misure protezionistiche, contribuirono a trasformare la crisi americana in crisi globale. In Austria, nel 1931, ci fu il fallimento della Credit-Anstalt, la maggiore banca a cui erano collegate molte banche del Centro Europa. L'Inghilterra, già nel 1931, svalutò la sterlina del 30%, sospendendo la parità e aumentò le barriere doganali contando sul mercato interno al suo vasto "Impero". La Francia si trovò in una situazione più avvantaggiata; la crisi giunse più tardi ma fu sufficiente intervenire con una politica deflazionistica, riducendo la spesa pubblica e i consumi. Ciò fu possibile, come per l'Italia che, grazie alle consistenti riserve auree, mantenne la parità aurea della moneta. L'Italia, tuttavia, oltre alla politica deflattiva, seguì, in parte, la Germania che attuò un'economia autarchica ed un progressivo isolamento. Tra il 1930 ed il 1931 il reddito nazionale reale toccò nel nostro Paese il livello più basso e dal 1932 al 1934 si registrarono i più alti livelli di disoccupazione che tornò a scendere solo nel 1935 con la guerra in Etiopia. Anche la Russia, nonostante fosse fuori dall'area "dollaro", fu coinvolta nella crisi per la cessazione dei prestiti americani e per il ribasso dei prodotti cerealicoli la cui esportazione era

essenzialmente utilizzata per l'acquisto di macchinari di nuova generazione all'estero.

Conclusioni

La ricetta Keynesiana-Rooseveltiana si dimostrò efficace e gli USA risalirono ben presto la china insieme agli altri paesi. Nel frattempo, la Germania nazista alzava pericolosamente la cresta seguita da un'Italia fascista che seppur socialmente ed economicamente migliorata, rispetto alla Grande Depressione, ma in pieno regime d'autarchia, si illudeva di essere assunta al rango di gigantesca macchina da guerra allo stesso livello della Germania. Sappiamo tutti come andò a finire e come il mondo intero finì, gradualmente, per essere coinvolto nella seconda Guerra Mondiale a cui seguirono la Guerra di Corea, quella del Vietnam e tutti quei conflitti in cui gli USA intervennero nel loro ruolo di "gendarme del Mondo". Nell'arco di circa mezzo secolo, le vicende geopolitiche favorirono la crescita economica ed il mantenimento della leadership mondiale degli U.S.A, in ogni campo, anche se in presenza di una Cina in costante evoluzione, mentre l'impero sovietico volgeva al declino

È vero che nella storia nulla si ripete ma è singolare rilevare come, con la Seconda Guerra Mondiale, in piena attuazione del New Deal, si siano verificate le stesse condizioni che risollevarono l'economia americana con la Prima Guerra. E qui sorge un dubbio, forse stupido, in quanto strettamente personale: gli USA sarebbero stati in grado di risollevarsi dalla depressione degli anni '30, col solo New Deal, se non ci fosse stata la seconda Guerra Mondiale?

Il liberismo puro tende a riemergere

Ma guardando al passato ed al presente appare evidente come e quanto il “liberismo puro” tende a riemergere, ancora oggi, seppur come la punta di un iceberg che nasconde le solite “distorsioni” (chiamiamole così) che continuano a condizionare negativamente l’intera umanità. Parliamo di un effetto su tutti: le diseguaglianze; e di una delle tante cause: l’egoismo legato al capitalismo più sfrenato e senza alcuna etica su cui gli Stati intervengono soltanto quando i danni sono già compiuti. Crisi 2008 “docet”. In sostanza, le forze politiche economiche e finanziarie che dovrebbero regolare e tenere sotto controllo questa materia, soffrono, tradizionalmente, di scarsa memoria e vista corta, forti del detto che “nella storia nulla si ripete”. Ma non è così. Vedremo cosa succederà col “neoliberismo” in periodo di corona virus. Anche qui non si tratta di enunciare teorie o esprimere opinione: si tratta di storia vissuta ed attuale che tutti possiamo commentare.

Tobia Costagliola

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

Quell’armatore di Procida

Maurizio Scotto di Santolo, pioniere dei trasporti di passeggeri e merci tra le isole di Procida

Caro Decio, sono anni che seguiamo con interesse e apprezzamento l’interminabile e copiosa produzione dell’ing.

Pittaluga sulla storia della marineria passeggeri italiana sia pubblica che privata. La sua ultima puntata sugli Armatori Pubblici e Privati del Golfo di Napoli mi offre lo spunto per approfondirne ulteriormente una piccola parte che mi interessa particolarmente perché riguarda un personaggio mitico: Maurizio Scotto di Santolo, pioniere dei trasporti di passeggeri e merci tra le isole di Procida e Ischia con la terra ferma (Napoli e Pozzuoli). Durante l'ultima Guerra, riuscì ad assicurare anche il trasporto di soli passeggeri per Torregaveta ed Acquamorta, località più prossime della terra ferma, ubicate nella zona pedemontana del Monte di Procida. Un pioniere che, con tanta determinazione e lungimiranza, decise nel 1922, di investire quasi tutti i suoi risparmi nella costruzione, in un cantiere procidano, di una piccola motonave in legno. Questa imbarcazione, di sole 45 tonnellate, fu progettata da un famoso ingegnere (Scaglia) e realizzata da due storici maestri d'ascia procidani: i fratelli Giuseppe e Michele Scotto di Covello. Si trattava della Mn PROCIDA, varata nel 1923. La vicenda umana dell'imprenditore Maurizio Scotto verrà inserita, con dovizia di particolari, in un interessante saggio ancora inedito, dell'Ing. Admeto Verde, appassionato studioso delle attività marittime del Golfo di Napoli. Nel 2018, a 60 anni dalla sua morte, il dott. Giacomo Retaggio, illustre storico e procidano "d.o.c", ha ricordato "Maurizio", insieme ad altri 6 illustri procidani "d'altri tempi", "quasi dimenticati": don Vincenzo Scotto di Carlo, Giuseppe Imbò, Antonio Parascandola, Giuseppe Lubrano di Negozio, Almerindo Manzo, don Luigi Fasanaro (Procidani quasi dimenticati-Edizioni Fioranna). A Maurizio Scotto sono state dedicate anche alcune pagine del Notiziario n.97 (sett.2020) del CSTN (Centro Studi e Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana

Non vado oltre perché ritengo significativa ed unica la storia dell'imprenditore Maurizio Scotto di Santolo scritta, con

devota ammirazione, semplicità ed orgoglio, dalla figlia primogenita Maria. Riportata qui di seguito.

la prima foto ritrae la MN LIBERA in partenza da Torre del Greco nel viaggio inaugurale, nell'estate del 1927. Ingrandendo la foto si può notare la grande promiscuità dei passeggeri: nobildonne ben vestite, popolane, sacerdoti, uomini di mondo col papillon, rappresentanti della milizia, scugnizzi ecc.

La seconda foto è un documento storico: imbarco di auto a Pozzuoli nel 1957. L'imbarco avveniva con spinta "a mano" su tavoloni e barili. Non c'era la rampa e questa imbarcazione è l'antesignana dei traghetti che giunsero di lì a poco. Oggi quel tipo di imbarco e trasporto sarebbe, illegale, insicuro e impossibile. Un ragazzino di passaggio, come vedi, sta dando una mano a spingere...

Un'ultima cosa: sul Corriere di oggi Claudio Magris ha anticipato uno degli argomenti del mio articolo sul liberismo. Evidentemente....lui non sapeva che io avevo già scritto, un mese fa, del Croce e di Einaudi.... Io ero già nato; ma lui, prima di me...

Un caro saluto Tobia Costagliola



MAURIZIO SCOTTO DI SANTOLO

Un grande imprenditore procidano

Un uomo che col suo straordinario talento imprenditoriale, ha segnato in maniera particolare, per alcuni decenni, la storia della nostra isola.

Maurizio Scotto di Santolo nacque a Procida nel 1890 ed emigrò giovanissimo negli Stati Uniti, dove giunse clandestinamente. Lì trascorse alcuni anni in collegio, rimanendovi fino al 1905. Successivamente, fu raggiunto dai due fratelli, Domenico e Giovanni, che collaborarono con lui nella sua società di import-export tra La Florida e New York.

Tuttavia, Maurizio nel cuore aveva sempre Procida e la sua gente, perciò fece ritorno nell'isola nel 1922 ritrovando i genitori ormai anziani. Ripartì quindi per l'America allo scopo di sistemare la società vendendola ai fratelli, per stabilirsi definitivamente a Procida.

L'apertura mentale derivatagli dalla vita in America, il capitale di cui disponeva, il desiderio di cambiare l'isola, furono alcune delle motivazioni che lo spinsero ad attuare importanti e significativi mutamenti nella vita sociale ed economica del suo paese.

A Procida, fu il primo a consentire ai suoi concittadini di sbarcare direttamente dai "vaporetti". A quel tempo, infatti, la nave della SPAN rimaneva in rada, mentre i passeggeri venivano trasportati a terra con i gozzi.

Dunque, nel 1930, fece costruire un pontile permettendo l'accesso diretto alla banchina dal lato della piazza, di fronte all'attuale officina del fabbro Mimì Calabrese.

In seguito, costruì, acquistò e rese agibili per il trasporto, cinque motonavi: la Libera il "nastro azzurro", cioè la nave più veloce del Golfo di Napoli; il Delfino; il Procida (II); il San Michele; l'Aniello Scotto.

Queste navi venivano utilizzate sulle linee Ischia - Procida – Pozzuoli-Ischia- Procida - Napoli. Il servizio di trasporto dei defunti, in particolare, fu sempre reso gratuitamente.

Alla fine degli anni '30 e nei primi anni '40, organizzò un collegamento veloce con Torregaveta, utilizzando due motobarche con la poppa quadra: la Romanina e la Ramona.

In quegli anni, nel cantiere che l'imprenditore possedeva alla Marina Grande, dal lato ponente, alle "Grotte", si effettuavano le riparazioni e la manutenzione delle sue motonavi e dei suoi pescherecci. Aveva anche sei "saccalève", il cui pescato veniva commercializzato in parte al mercato di Pozzuoli, insieme ai limoni di Procida, in parte nelle pescherie di sua proprietà, dette. "del limone", situate una in via Scarlatti, un'altra alla Speranzella in via Rosario dei Palazzi.

Nel cantiere alla Marina si realizzavano, intanto, anche mattoni per l'edilizia quelli grigi, i cosiddetti "Buchner". Il materiale necessario a tale scopo veniva prelevato da una cava ad Ischia, da cui si ricavano argilla e brecciolino.

Maurizio Scotto possedeva, inoltre, una cava a Procida, al "Pozzo Vecchio" (lungo la strada che porta alla spiaggia), da cui ricavava arenaria e lapilli da utilizzare per i mattoni. L'intera azienda occupava, dunque, un centinaio di persone. Si pensi che, all'epoca tra gli anni '30 e'40, il comune aveva solo nove dipendenti...

L'imprenditore occupava anche manodopera femminile, che veniva impiegata nella "mitica" salatura delle alici, da

conservare nei caratteristici vasetti di creta, utilizzando il pescato delle sue” saccaleve”. Le donne della "salata" si occupavano anche della cucitura e del rammendo delle reti da pesca, in quanto l'imprenditore cercava di utilizzare in maniera ottimale tutta la manodopera a sua disposizione.

Tutte queste attività si svolgevano in sei grandi depositi alla Marina Grande, i famosi grottoni. Egli si diletta anche di agricoltura. A questo scopo, curava personalmente un orto "sperimentale" divertendosi a coltivare pesche, uva e nespole di ottima qualità. Riuscì in questo settore, ad ottenere un ambito premio per la pesca più grande del Regno, del peso di ben 800 grammi!

Un uomo di tale levatura e spirito d'iniziativa incontrò tuttavia molte difficoltà, proprio nell'ambito della comunità isolana. Spesso i suoi intenti venivano fraintesi e il suo impegno giudicato arrogante. L'ostilità di alcuni si concretizzò nell'incendio doloso delle sue motonavi il Delfino e la Libera.

Maurizio Scotto avrebbe potuto avere un grande avvenire negli Stati Uniti, ma preferì impegnarsi con tutte le sue forze per il progresso e il benessere della sua isola.

In occasione del Natale o di altre ricorrenze religiose, la sua casa si riempiva di pacchi-dono, da destinare alle pesche di beneficenza. Tutti i poveri dell'isola ricevevano, quindi, un segno tangibile della sua generosità!

Inoltre, sponsorizzò l'Istituto Professionale ENEM, di cui era preside il sacerdote Nicola Scotto di Carlo.

Molteplici erano quindi le iniziative e i progetti dell'imprenditore. Tra l'altro, si adoperò affinché alla Chiaiolella, al Pozzo Vecchio e a San Giacomo si effettuassero delle perforazioni per verificare l'eventuale presenza di acque termali, ma non se ne trovarono.

Negli anni '50 acquistò la Tonnara che serviva da deposito delle reti destinate alla pesca dei tonni, ubicata nel tratto di mare tra

Ciraccio e Ciracciello, di proprietà di Angelo Simeone. Acquistò, inoltre, tutto il terreno circostante, di cui una parte fu espropriata per costruirvi la strada che porta a Santa Margherita. In quella circostanza, riuscì a mettere d'accordo ben cinquantadue proprietari, molti dei quali vivevano in America e in Francia.

Nel 1954 presentò il primo progetto d'impianto turistico alla Chiaiolella, a firma dell'ingegnere Tripepi. Purtroppo, tale progetto venne più volte bocciato dal Comune di Procida. Dopo anni di vicissitudini, soltanto nel 1990, molto tempo dopo la sua morte, la Magistratura ha sbloccato la situazione e il sogno di Maurizio, coltivato dalle figlie Maria ed Elisa si è finalmente realizzato!

Maurizio Scotto di Santolo si spense nel 1958, per un enfisema polmonare. Non c'era nessuno che potesse portare avanti le sue molteplici attività perché i figli erano ancora piccoli. Le figlie maggiori, Maria ed Elena, pur giovanissime

Si adoperarono con tutte le loro forze per sostenere l'azienda e per continuare negli intenti manifestati dal padre. Gli zii materni, Augusto e Rodolfo Strudel, seguirono con affetto questa fase travagliata della vita della famiglia Scotto.

Nel 1964, l'azienda fu venduta all'armatore ischitano Nicola Monti, il quale rilevò le navi e le linee. In un primo tempo il cantiere fu dato in gestione, poi fu ripreso dal figlio di Maurizio, Carlo Scotto di Santolo, infine ceduto al capitano Salvatore Primario.

Maurizio Scotto di Santolo ha costituito un raro esempio di iniziativa imprenditoriale in quanto è riuscito a trasformare in occasioni di lavoro e sostegno per l'economia dell'isola gli elementi tipici di essa: il mare, la pesca, l'agricoltura, il collegamento con la terraferma, indispensabile per la vita di Procida.



Scopri l'estate al Galata!

Da venerdì 18 giugno a giovedì 24 giugno 2021

Un'estate al Galata: con i social ambassador Galata Museo del Mare lancia #unestatealgalata iniziativa che coinvolge 7 instagramer e blogger liguri con una community vicina ai temi del territorio, del viaggio e della famiglia, per invitare turisti e cittadini a visitare il museo.

Fino al 31 luglio, gli influencer si alterneranno per creare uno storytelling, attraverso foto, video, stories, per promuovere il museo. Il pubblico avrà la possibilità di compiere un viaggio speciale nella storia della navigazione.

Benvenuti a bordo!

***@mikina76 @mauribardi @silviacev @romina_condemi
@piccoligrandiviaggiatori @inviaggioconmonica
@inviaggioconcipeciop @lestradedigenova***

Galata aperto tutti i giorni

Galata visitabile 7 giorni su 7, tariffe agevolate per biglietti online e giovedì per i genovesi.

Sabato, domenica e festivi consigliata la prenotazione, info Galata Museo del Mare.

**Da lunedì 21 giugno
"Orientarsi nell'Oscurità"**

Galata

Attività ludico educative gratuite per centri estivi: attività motorie, sensoriali e ludiche tra il Sottomarino Nazario Sauro la zona dei palombari al Galata Museo del Mare in collaborazione con le guide ipovedenti di Dialogo nel Buio Genova e Solidarietà e Lavoro. Le attività si svolgeranno nel pieno rispetto delle regole anti-contagio dell'attuale normativa. Come fa un sottomarino ad orientarsi se non può vedere? E una persona? Vieni a scoprirlo!

Info e prenotazioni: giovannarocchi@gmail.com

Fino a domenica 20 giugno

Ocean Race Europe a Genova

L'Istituzione Mu.MA partecipa ai festeggiamenti per Ocean Race Europe all'insegna della vela, della sostenibilità ambientale e della cultura. Una manifestazione sportiva e tanti eventi collaterali per appassionati della vela, per la cittadinanza e i turisti. Ospite d'onore la nave Amerigo Vespucci ormeggiata al Porto Antico.

Info: <https://theoceanracegenova.com/>

Foto Ufficio Stampa Marina Militare

Da venerdì 18 giugno

"Ti portiamo sulla sommità di Genova"

Contest fotografico dedicato alla Lanterna

Lanterna

Contest fotografico dedicato alla Lanterna, organizzato da The Hub Liguria, galleria fotografica di promozione del territorio ligure, in collaborazione con Lanterna di Genova, Mu.MA e Go

Genova Tours. Per gentile concessione del Comando Marifari della Spezia, gli autori delle due fotografie più votate dal pubblico potranno accedere alla sommità del faro, normalmente interdetta al pubblico perché zona militare.

Scopri di più

Orari Lanterna

Aperta venerdì, sabato, domenica e festivi dalle 10 alle 18 (ultimo ingresso alle 17.30). Il Complesso Monumentale della Lanterna di Genova è visitabile, con il suo Open Air Museum nel parco, il suggestivo Museo nelle antiche fortificazioni e il faro, fino a raggiungere la prima terrazza panoramica con vista a 360° sulla città e il suo porto.

Sabato 19 giugno

Lanterna in blu!

La Lanterna si illumina in blu per The Ocean Race Europe per promuovere il valore della Cultura del Mare, la sera di sabato 19 giugno per i festeggiamenti della città a conclusione della manifestazione. Iniziativa in collaborazione con l'Associazione Promotori Musei del Mare e Mu.MA.

Il monumento simbolo di Genova, ha un sistema di illuminazione artistica realizzato grazie al supporto di Slam. Il calendario delle illuminazioni è disponibile sul sito.

L'illuminazione è visibile anche online, grazie alla webcam donata da Tecnosicurezza Genova.

Tour 3D della Lanterna!

Il Complesso Monumentale della Lanterna è raggiungibile “virtualmente” grazie ad un tour 3D disponibile sul sito.

Video Credit Paolo Micai

Visita il Galata virtualmente!

Scopri alcune sale de Galata Museo del Mare:

la Sala Coeclerici e la collezione Navigare nell'Arte, una selezione di 60 degli oltre 250 dipinti che compongono la Collezione Marittima della Fondazione presieduta da Paolo Clerici, al 4° piano del Galata. Opere firmate da artisti italiani e stranieri di fama.

la Sala degli Atlanti e dei Globi intitolata a Jack Clerici, dedicata alle scoperte geografiche tra il Cinque e Seicento;

la Sala degli Armatori, un allestimento nella scenografica ricostruzione di un piroscavo, dedicato alla storia di Genova e del suo porto attraverso gli Armatori.

Nella foto Sala Armatori.

Accadeva in giugno 1922

Donazione Ingegnere Fabio Garelli

Museo Navale di Pegli - Galata

Nel giugno 1922, uno dei più importanti progettisti navali del paese, l'ing. Fabio Garelli, donò al Comune di Genova la sua raccolta privata, costituita da un articolato complesso di modelli, acquarelli, incisioni, disegni e libri. La raccolta, che assunse il nome di Collezione Navale Garelliana, venne collocata a Villa Cambiaso di Albaro, presso la scuola di Ingegneria Navale ed aperta al pubblico nel 1925. Nel frattempo si aggiunsero molti altri lasciti con grande partecipazione della cittadinanza alla formazione della raccolta. Nel 1929, ritenendo ormai insufficienti gli spazi, la Civica Amministrazione decise di trasferire la raccolta e i cimeli marinari nella Villa Doria a Pegli, dove il Museo Navale venne aperto al pubblico nel 1930. Per esporre al pubblico una buona parte delle opere nel 2004 aprì il nuovo Museo Galata. Nella foto la targa al Museo Navale di Pegli.

Nuovo sito www.museidigenova.it

Commenda

I lavori per il Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana continuano, l'inaugurazione è prevista nel 2022.

Museo Navale di Pegli

Il Museo è temporaneamente chiuso, ne approfitta per mettersi in sicurezza e per progettare nuovi percorsi.

SCALI E STORIA

**Si conclude la terza parte della storia del nostro scalo
di Stefano Briata**

Il porto di Genova dal 1945 al XXI secolo Il secondo dopoguerra

Continuiamo il viaggio nel porto di Genova fino al XXI secolo, iniziando dal drammatico evento della Seconda guerra mondiale, che determinò distruzione, dolore, lutti.

Nel 1939, dato lo stato di “non belligeranza” dell’Italia, nel porto di Genova vengono dirottati gran parte dei traffici che in poco prima facevano capo ai porti del Mare del Nord, dove si movimentano 8,3 milioni di tonnellate di merci. Tale risultato, che migliora le medie di traffico degli anni precedenti, è destinato a ridimensionarsi presto. L’evolversi delle operazioni belliche e la decisione del governo, nel giugno 1940, di prendere parte al conflitto comportano un netto crollo dell’attività portuale e del movimento commerciale marittimo del Paese. Nel 1942 il traffico merci dello scalo genovese supera di poco i 2 milioni di tonnellate; nel 1943 la contrazione di manifesta ancora più marcata e nel 1944 i traffici sprofondano alla cifra di appena 295mila tonnellate.

La guerra, a seguito dei bombardamenti Alleati, ha provocato la distruzione di gran parte delle opere marittime e terrestri, realizzate negli anni precedenti. Nel 1945 il porto si trova in condizioni tali da non poter essere utilizzato, come aveva detto Carlo Canepa, all’epoca commissario e poi primo presidente del CAP fino al 1948. Tutto lo specchio acqueo era disseminato di mine ad alto potenziale; le imboccature del porto ostruite da navi e piccoli natanti appositamente affondati dagli occupanti tedeschi; gravissimi i danni alle difese foranee e alle banchine; inagibili i quattro bacini di carenaggio; demolite o irrimediabilmente manomesse le gru; quasi tutti distrutti i magazzini. Sono inoltre crollate le gallerie ferroviarie e la rete ferroviaria all’interno dello scalo si presenta sconvolta in tutto il suo sviluppo.

Il Consorzio, guidato dal Canepa e poi da Filiberto Ruffini, avvia subito il gravosissimo compito della ricostruzione fisica del porto. I lavori di ripristino delle strutture procedono a ritmi serrati e alla fine del 1948 la fase della ricostruzione, sostenuta da cospicui stanziamenti finanziari da parte dello Stato, può definirsi conclusa.

La Compagnia Unica, CULMV

Nel 1918 le associazioni dei lavoratori assumono la gestione diretta delle operazioni di sbarco e imbarco; nel 1942, a seguito della modifica dell'articolo 110 del Codice Civile della Navigazione viene sancito il principio della riserva, secondo cui le maestranze addette alle operazioni portuali dovevano essere costituite in Compagnie o Gruppi, cui è riservata l'esecuzione delle operazioni (la norma della riserva verrà poi abolita dalla legge 84/94).

L'ordinamento del lavoro resta invariato rispetto al periodo 1918-1940. I portuali addetti allo sbarco e imbarco del carbone erano riuniti nella compagnia Pietro Chiesa (poi confluita nella CULMV nel 2018), mentre la manodopera delle merci varie viene raggruppata, nel dicembre 1946, in una sola compagnia: la Compagnia Unica Lavoratori Merci, CULMV, che unifica le otto compagnie esistenti.

La CULMV era l'erede della storica Compagnia dei Caravana (dal persiano "Kairewan", gruppo di mercanti, viaggiatori o pellegrini, in questo caso da intendersi come "viaggiatori in cerca di lavoro"), che ha unito tutti i gruppi portuali nell'ambito operativo delle merci varie (tra le quali la San Giorgio, la Canzio, i Commessi di Bordo, la Compagnia dei Cassai e Barili, la Compagnia degli Imballatori). La storia della Compagnia Unica è intensa, intrecciata con vicende politiche, ideologiche e diritti dei lavoratori, comprese le storie personali. Tra il 1964 e il 1973 l'organico della Compagnia, anche a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie, scende da 8.059 a 5.886 addetti. In quel periodo la Compagnia ha come unico interlocutore il Consorzio Autonomo del Porto che dal 1968 si era trasformato in impresa unica per la gestione dei servizi di banchina.

Tra la fine degli anni '70 e primi anni '80 il porto di Genova è teatro di scontro tra il CAP e la CULM a seguito del netto calo dei traffici e poi sulla riorganizzazione portuale come da proposta del famoso Libro Blu dell'allora presidente del Consorzio Roberto D'Alessandro. Dalla fine degli anni '80 del '900, essendo il Porto suddiviso tra terminalisti privati concessionari delle banchine, la Compagnia esercita un ruolo di fornitore specializzato di forza lavoro.

La ripresa dei traffici dal 1946 fino agli anni '60

In netta ripresa, già a partire dal 1946, è il traffico portuale, che nel 1951, con 8,3 milioni di merci movimentate, torna a stabilirsi sui livelli prebellici. Nel corso degli anni '50 l'attività mercantile del porto continua ad aumentare fino a raggiungere nel 1956 i 16,6 milioni di tonnellate di merci.

A cavallo tra gli anni '50 e '60 ci furono due importanti interventi, quali l'ampliamento dello stabilimento siderurgico e la costruzione dell'aeroporto, entrambi localizzati sul litorale contiguo a Sampierdarena, rispettivamente a Cornigliano e Sestri Ponente.

L'impianto siderurgico a ciclo integrale di Cornigliano, realizzato già nel corso della guerra su un'area concessa dal CAP, viene ampliato a partire dal 1951 e nel 1960 si dà inizio alla costruzione di un terminale marittimo per lo scarico del minerale ferroso e del carbone. L'aeroporto di Sestri Ponente, il Cristoforo Colombo, era stato iniziato nel 1938, poi tra il 1956 e il 1962 viene completato, dopo avere provveduto ad una rivisitazione del progetto originario su iniziativa del Consorzio stesso. La pista aeroportuale, ricavata su un riempimento a mare, è difesa da una diga foranea lunga 3.275 metri. La diga, intorno alla metà degli anni '60, viene prolungata di altri 2.000 metri verso est in maniera da estendere la protezione della banchina di servizio dello stabilimento siderurgico. La presenza

di questi due insediamenti interrompe la continuità delle strutture marittime e occupa zone del litorale di naturale espansione del porto, ponendo pesanti vincoli alla realizzazione di ulteriori ampliamenti delle attrezzature portuali necessarie a soddisfare la domanda di servizi, che nel periodo boom economico degli anni '50-'60, è caratterizzata da sempre maggior dinamismo.

Gli oli minerali rappresentavano il 30% del traffico portuale, e richiedevano accosti e impianti di sbarco specializzati, per cui si rese necessario individuare un'area cui concentrare lo sbarco del petrolio: essa viene localizzata a Multedo, che si trova a ponente di Sampierdarena, ove nel 1963 entra in attività il porto petrolifero.

La parte orientale del porto, compresa fra l'ex Fiera del Mare e il lato di levante di Molo Vecchio, attrezzata con cinque bacini di carenaggio fissi, l'ultimo dei quali costruito nel 1963, resta adibita alle riparazioni navali.

Tra il 1960 e il 1969 il movimento delle merci passa da 20,6 a 53,5 milioni di tonnellate. In nettissima progressione, incentivata dalla costruzione della rete autostradale, è anche il trasporto merci su gomma dal porto alla Val Padana: nel 1965 il volume delle merci movimentate su gomma è quasi doppio rispetto a quello effettuato via ferrovia.

Il cambiamento con i container e la riorganizzazione delle banchine

Contemporaneamente all'aumento quantitativo, alla fine degli anni '60 ci fu una riorganizzazione complessiva del trasporto marittimo. Questo grazie al sistema dei container, trasportati da navi porta-container che da navi traghetto; ciò permette la trasformazione di carichi disomogenei in unità standardizzate con grandi vantaggi in termini di accelerazione di carico e scarico e quindi di risparmio dei costi. L'affermarsi del traffico

intermodale necessità però di terminal portuali altamente specializzati, attrezzature per la movimentazione automatizzate nonché di ampia disponibilità di spazio e di agevoli collegamenti con l'entroterra. Il Consorzio, consapevole dell'importanza di questo nuovo modello di trasporto, decide nel 1967 di approntare a Ponte Libia, nel bacino di Sampierdarena, un accosto per le navi porta-container. Nel 1969 entra così in funzione il primo terminal di questo tipo nel Mediterraneo; all'inizio degli anni '70 entra in attività un secondo terminal a Ponte Ronco.

Nel corso degli anni '60, di fronte all'inadeguatezza delle attrezzature marittime esistenti destinate alle rinfuse solide e alle merci varie, il Consorzio istituisce una commissione di esperti per realizzare un progetto relativo al potenziamento della capacità ricettiva dello scalo. Al termine di questi studi viene adottata la proposta di costruire, entro il 1983, il bacino portuale di Voltri-Prà.

Lo sviluppo di nuovi mezzi di trasporto marittimo e terrestre e i mutamenti tecnologici nei sistemi di movimentazione dei traffici hanno reso inevitabile l'elaborazione da parte del Consorzio di indirizzi programmatici tesi a ridisegnare la topografia portuale, accentuando la specializzazione delle diverse zone dello scalo.

La messa a punto del piano complessivo di riorganizzazione dei servizi era finalizzata al proposito consortile di recuperare le quote di traffico che il porto di Genova ha perduto a partire dalla seconda metà degli anni '70. Nel corso di questi anni si è infatti manifestata una contrazione del volume di attività dello scalo che è proseguita inarrestabile per il decennio seguente. Da una media annua di quasi 58 milioni di tonnellate movimentate nel quinquennio 1971-75 si è passati a 52 milioni nel periodo 1976-80. Nel periodo 1981-89 il movimento annuo di traffico non raggiunse i 45 milioni di tonnellate. Ecco nei dettagli i nuovi

assetto portuali stabiliti dal CAP nel 1984, quando il presidente era Roberto d'Alessandro, che li aveva presentati attraverso il famoso Libro Blu.

Il bacino centrale del porto, quello costruito tra il 1877 e il 1890 grazie alla donazione Galliera, tra la parte di ponente di Molo Vecchio e il Bacino della Lanterna, è stato ripartito in due parti nettamente distinte. Il CAP aveva sospeso l'attività nell'area del cosiddetto Porto Vecchio, compresa tra la parte ovest di Molo Vecchio la parte est della Darsena. Si tratta di un complesso di attrezzature di antica costruzione non più adatte alle esigenze delle attuali attività portuali. Infatti, il Porto Vecchio (o Porto Antico, come dicono altri) è un'area di grande interesse storico-archeologico, che è stata destinata ad una serie di insediamenti di tipo turistico-museologico, assegnata al Comune di Genova, aperta dal 1992 al pubblico, con ulteriori sviluppi.

Nell'area compresa tra la Darsena e il Bacino della Lanterna le rinfuse solide dovevano essere destinate a Ponte Parodi dove avevano sede gli impianti, potenziati nel 1964, dei silos delle granaglie, dove però non è stato fatto nulla: il citato silos è stato demolito tra il 2001 e il 2003, mentre l'Hennebique è ancora in stato di abbandono, con un futuro destinato a centro commerciale per il terminal crociere (i progetti non sono ancora chiari).

A Ponte dei Mille e Ponte Colombo si concentrano il traffico passeggeri e traghetti; Ponte Assereto e Caracciolo sono adibiti al movimento delle navi ro-ro. Nel frattempo, a Calata Sanità, sul lato interno del Molo Nuovo, era stato inaugurato nel 1988 un nuovo e moderno terminal container.

Il bacino della Lanterna era destinato alla movimentazione delle rinfuse solide, carbone e minerali; in quello di Sampierdarena, specie sui Ponti Etiopia, Eritrea, Somalia, si movimentano le merci varie, mentre sui Ponti Libia, Canepa e Ronco è collocato un secondo terminal container.

Il traffico delle rinfuse liquide, petrolio e oli minerali, rimane localizzato nel bacino specializzato di Multedo, costituito da quattro pontili e da una banchina in grado di assicurare l'accosto temporaneo di 11 navi petroliere. Per adattare gli impianti alle esigenze delle petroliere di grande tonnellaggio è stata installata, nel 1973, una piattaforma fissa in mare aperto collegata a terra tramite un oleodotto subacqueo.

Il nuovo porto di Voltri/Prà, completato nel 1990-92 circa, è stato concepito esclusivamente per la movimentazione dei container, diventando uno dei più moderni terminal portuali del Mediterraneo. I lavori di costruzione di tale infrastruttura è stata tormentata: se ne parlava già alla fine degli anni '30 del '900 e solo nel 1968 è stato eseguito il progetto definitivo, i cui lavori di costruzione iniziarono nel 1974 per poi interrompersi subito a causa della mancanza di finanziamenti pubblici e problemi "politici" all'interno del CAP. Solo nel 1984, grazie ai finanziamenti decisi dal governo Craxi, si è dato l'avvio definitivo alla costruzione del porto di Prà, che appunto ha iniziato ad operare dal 1992. In realtà il Porto di Voltri si trova a Prà, quindi giustamente è stato corretto il titolo in Porto di Genova-Prà. La costruzione della struttura portuale nell'estremo ponente cittadino è stata fatta sulla spiaggia, che fino a metà anni '70 ospitava stabilimenti balneari e numerose società di pesca: tali società esistono ancora, ma in numero nettamente minore rispetto al passato. Vediamo i dati tecnici del PSA di Genova-Prà: 1.800.000 di TEU all'anno di potenzialità massima di movimentazione container; 1.100.000 mq dei piazzali; 1.430 metri lineari di banchina; 15 metri di profondità degli accosti; 10 gru; 5 accosti per le navi.

La situazione giuridica del porto con la legge 84/94 e il DL 169/2016

Fino al 2016 i porti erano organizzati secondo i requisiti della legge 84/94, che istituiva le Autorità Portuali, che sostituivano il CAP. Erano degli enti non economici aventi personalità giuridica pubblica sottoposti alla vigilanza da parte del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, poi inglobati nel Ministero delle Infrastrutture. Gli organi dell'Autorità Segretariato generale e il Collegio dei revisori.

Nel 2016, grazie al DL n. 169 del 4 agosto, è entrata in vigore la riforma dei porti italiani avente l'obiettivo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali, che vengono accorpate e cambiano nome in Autorità di Sistema Portuale. Nel caso di Genova, da Autorità Portuale di Genova si passa ad Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che accorpa le autorità portuali di Genova e Savona, includendo appunto il Porto di Genova, Genova-Prà, Savona e Vado Ligure, che insieme compongono il più importante polo portuale italiano, capolinea nel Mediterraneo del corridoio Rodano-Alpi.

Conclusione

Il Porto di Genova, in senso stretto quello storico fino al bacino di Sampierdarena e quello più recente di Prà hanno numerosi problemi che rendono il futuro incerto.

La nuova diga foranea esiste solo sulla carta, la parte esecutiva non è ancora iniziata, perché deve essere approvato il progetto definitivo (così pare) e assegnare i lavori; tuttavia il problema più importante è rappresentato dai finanziamenti, che non sono sufficienti, e con ciò mi viene da pensare che assisteremo ad una vicenda che durerà un bel po'.

Il porto di Genova soffre molto per la mancanza di spazi dove collocare i contenitori. Spazi utili sono stati occupati dal Comune di Genova facendo insediare attività effimere quali centri commerciali e nuclei abitativi alla Fiumara, un tempo

area dove erano presenti stabilimenti dell'Ansaldo, molto vicini ai moli portuali di Sampierdarena. L'area libera delle acciaierie di Cornigliano è in buona parte inutilizzata e ancora nessuna decisione in merito è stata presa. Alcuni hanno proposto di realizzare il retro porto di Castellazzo Bormida, ma è preferibile quello di Alessandria dato che ha un fascio di 50 binari già esistenti; anche in Val Polcevera si può fare nelle aree industriali abbandonate.

Il settore dei trasporti terrestri, da quando è crollato il viadotto Polcevera (ponte Morandi) nel 2018 ha incontrato difficoltà per il trasporto delle merci da e per il porto di Genova, con conseguenti disagi a seguito della forzata modifica della circolazione, aumento dei costi, lavori sulle autostrade liguri. Sono prezzi che si pagano per avere rinunciato a sviluppare la ferrovia e all'ammodernamento della rete autostradale.

La ferrovia è il tasto dolente della logistica portuale. Come detto sopra, nel 1965 era già difficoltà essendo stata superata dal trasporto su gomma. Negli ultimi anni abbiamo perso numerose occasioni per ritornare a sviluppare la ferrovia e sono: sono la nuova ferrovia del Turchino dal porto di Prà ad Alessandria a doppio binario (progetto di Bruno Musso, Grendi), i lavori del nodo ferroviario di Genova sono in ritardo di 15 anni, il Terzo Valico dei Giovi, che se ne parla dagli anni '80 del '900, sarà pronto nel 2023, la ferrovia Genova-Spezia ha necessità di essere quadruplicata.

Sono né ottimista né pessimista, ma realista di fronte alla volontà politica e agli obiettivi degli operatori portuali e della logistica. Staremo a vedere.

Stefano Briata

Quei piloti arditi di Portoferraio

L'Elba non era solo legata a Napoleone, ma una grande isola di marinai, di traffico mercantile,

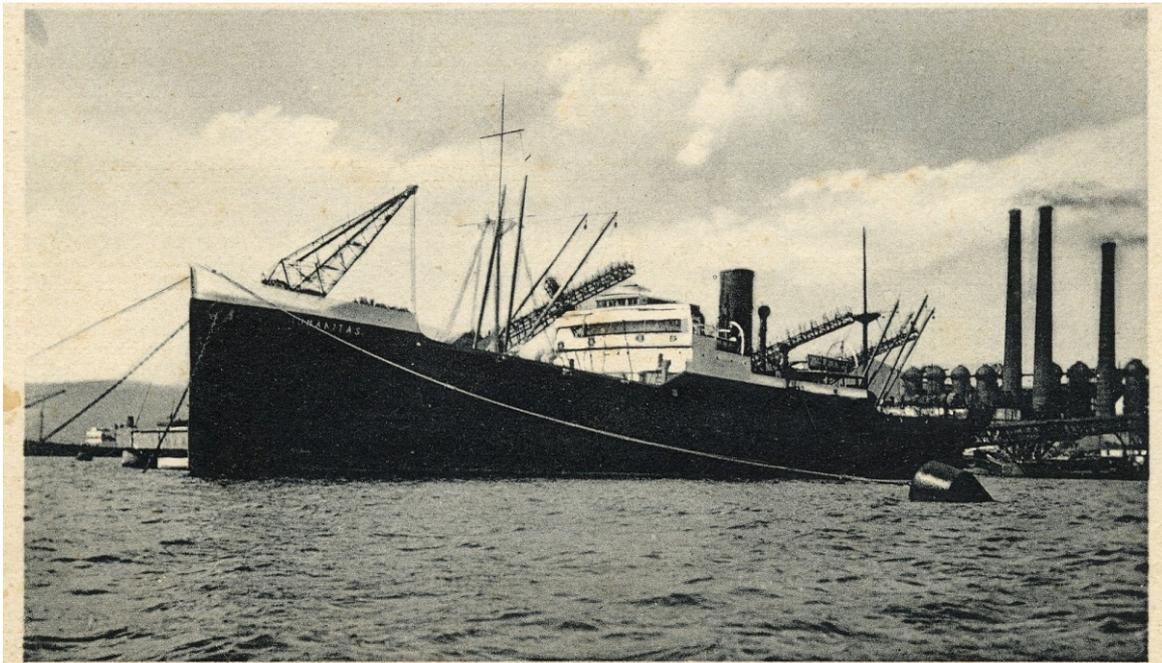
Caro Decio, ho notato che nell'ultimo numero di TTM è citato il tuo storico nome, complimenti!

Sto elaborando una pubblicazione per conto del Lions Club su foto storiche di Portoferraio. Ne allego 3 riguardanti navi all'ormeggio al pontile degli altiforni. Il piroscafo ritratto si chiama HUMANITAS, ormeggiato con due ancore a mare e due traversini di prua su due boe. siamo negli anni precedenti la 2^a guerra mondiale. Che bravi piloti all'epoca!

Un abbraccio

Gianni V. Falanca

già Capo Pilota a Portoferraio



Portoferraio (Isola d'Elba) - Gli Altiforni

Disaster Manager certificati per migliorare la risposta del Paese alle emergenze

Milano La Pandemia ha dimostrato, nel bene e nel male, quanto determinante possa essere la professionalità dei manager per affrontare emergenze. Ciò vale per la pubblica amministrazione così come per la Protezione Civile che hanno bisogno di operatori altamente qualificati. Da questa esigenza nasce il rafforzamento dei rapporti fra CEPAS (società di certificazione delle professionalità del gruppo Bureau Veritas) e Assodima (Associazione Italiana Disaster Manager) che

hanno rinnovato il loro impegno nella Certificazione di Competenze dei DISASTER MANAGER.

La necessità di sviluppare queste professionalità è stata evidenziata dalla gestione dell'emergenza Covid-19, nel corso della quale si è evidenziato il contributo positivo dato attraverso la Protezione Civile. CEPAS, l'unico ente che al momento può certificare i requisiti professionali previsti dalla normativa tecnica UNI 11656/2016 – Attività professionali non regolamentate - Professionista della Protezione Civile (Disaster Manager) - Requisiti di conoscenza, abilità e competenza – ha piena consapevolezza di quanto sia importante, per tutto il “Sistema della protezione civile” e ancor di più per le sue articolazioni territoriali negli enti locali, poter contare su professionisti le cui competenze siano state accertate, sia che si tratti di addetti interni alla PA che di consulenti liberi professionisti.

L'intesa fra CEPAS e ASSODIMA, Associazione Nazionale Disaster Manager, ha portato a un'eccezionale scontistica (a tempo) applicata ai costi necessari per l'acquisizione della certificazione, favorendo soprattutto i dipendenti della PA in possesso dei requisiti. Questo faciliterà gli stessi enti locali a porsi in armonia con le linee guida dell'ANCI, espresse nell'atto di indirizzo n.206/siprics/arla19 del 31 novembre 2019 inviato a tutti i Comuni D'Italia dall'ANCI, dove si indicano i requisiti descritti nella normativa tecnica UNI 11656/2016, punto di riferimento degli enti locali per individuare le competenze ed abilità che dovrebbe possedere il personale dirigente (e non solo) che opera nel settore della protezione civile.

Il Presidente dell'Associazione Nazionale Disaster Manager, Sergio Achille ha espresso grande soddisfazione per l'accordo raggiunto e ha affermato che: «lo sforzo congiunto con CEPAS

certamente porterà ad un miglioramento concreto della qualità delle risorse umane a disposizione del servizio nazionale della Protezione Civile ed, inoltre, accrescerà nello stesso sistema e nella PA in generale, la cultura della certificazione volontaria, dove ancora purtroppo è scarsa e di cui il Paese, invece, necessita».

Secondo Gabriella Guenzi, AD CEPAS, «Disastri e catastrofi ambientali sono eventi sempre più frequenti a causa dei cambiamenti climatici. In questo contesto opera il Disaster Manager, una figura professionale che sviluppa strategie per la prevenzione e la riduzione del rischio e per la gestione delle emergenze. E quale miglior lezione appresa nei 18 mesi appena trascorsi? CEPAS offre l'opportunità di valorizzare con garanzia di trasparenza e indipendenza questi professionisti competenti attraverso un processo rigoroso e volto all'aggiornamento continuo».

CEPAS società del gruppo Bureau Veritas, unico Ente Italiano membro di IPC (International Personnel Certification Association).

Barbara Gazzale

Star Comunicazione in Movimento

FINE