DL Notizie…….. 6 luglio 2021

Notizie di cultura di terra e di mare

visita il sito *www.deciolucano.it*

Questi anziani improduttivi...

La polizza infortuni, come quella del conducente della vostra auto o mentre guidate, a 80 anni suonati non c'è nessuna assicurazioe che vi copre, perché in Italia la norma è questa.
Se avete compiuto 70 anni la votra banca non vi eroga più nessun mutuo , anzi il peercorso è irto di ostacoli se riuscite a superare questo gap; la banca vi pignorerà e metterà all'asta la casa se non pagate le rate del mutuo. In Svizzera,700 anni di storia di questa confederazione, non esistono limiti. Noi dovremo aspettare ancora qualche secolo per riprendere buon senso e apertura verso i cittadini sempre informati e ascoltati in Svizzera attraveerso i referendum. Temo che sia troppo tardi per il nostro Paese, diviso ideologicamente e geneticamente. (DL)

CRIMINI INFORMATICI: METASTASI AZIENDALI

Ma se ne accorgono? Quanto gli viene a costare ? Una spietata analisi di Milano Finanza

L'agghiacciante incipit di Milano Finanza di sabato 26 giugno 2021 nelll'editoriale inchiesta di Paolo Panerai indirizzato sulla borsa del mattone, cioè la casa i suoi prezzi che crescono dappertutto meno che in Italia, ve la riportiamo : "*Uno dei più innovativi e intelligenti imprenditori italiani , nel settembre*
In pieno Covid, ha investito 3 milioni di euro in una nuova società di cyvbersecurity.
Giorni fa per la sua maggioranza gli hanno offerto cento volte linvestimento effettuato. Naturalmente ha rifiutato: la cybersecurity è il più promettente business di questo momento e lo è perché sta esplodendo il fenomento degli attacchi informatici. .. e il paradosso è che più il mondo diventa informatizzato, più aumenta l'insicurezza informatica, più sono i casi di ramsonware"
Panerai scrive una lunga dettagliata inchiesta da cui emergono dati e fatti che abbiamo sempre tenuto in debito conto nel mondo dei trasporti:acquesdotti, porti, centrali elettriche comprese quelle collegate con attività sensibili come gli ospedali, traffico aereo, centrali nucleari strumenti di navigazione...
Pare che non ci sia sistema che possa essere considerato imviolabile, compreso nella storia dal primo *virus informatico diffuso da un floppu disk nel 1989.*
***Sono poche le aziende-* scrive Panerai, e noi aggingiamo le perso*ne* – che sono convinte di essere inviolabili in quanto il sistema criminoso attraversa il mondo finanziario dalle borse ai fondi alla blockchain su cui viaggiano le criptovalute.**
Ma tutti questi Soros, queste banche, non facciamo nomi , dove trovano la capitalizzazione che dimostrs quanto siano sostenibili dal rating? La risposta è: il mondo geopolitico finanziario si sostiene in una dimensione che pochi se non gli addetti conoscono. Se è vero che ~~come spiega l'inchiesta-~~ questa eredità digitale (la fonte degli studi nell'inchiesta) viene

addiritura dalla Grecia e da Roma (2000 anni fa) allora lasciatemi fare un pernacchio a tutti quelli che insistono che il mondo è cambiato… (DL)

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

ASSONAVE COMUNICA

"*SI AVVICINA LA RIPRESA, MA L'IMPERATIVO È NON ABBASSARE LA GUARDIA "*
NELLA RICERCA E LA CANTIERISTICA INTERAGIRE CON GLI ARMATORI

Nel 2020 gli ordini europei sono calati del 64%, ben più che per le altre aree geografiche, con l'Europa che vede dimezzarsi la sua quota, scesa al 6% a fine 2020 e addirittura al 2% nel primo trimestre 2021

ROMA **Si è tenuta a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, l'Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l'Associazione che rappresenta l'industria navalmeccanica italiana. Nel corso dell'incontro sono stati approvati il Bilancio 2020 e il Preventivo Economico 2021.**

Il quadro emerso dall'Assemblea, in relazione al comparto crocieristico mondiale, ha evidenziato come dopo un 2019 già

deludente, con ordini calati del 20% in volume rispetto all'anno precedente, il settore, a seguito del perdurare della crisi mondiale generata dal Covid-19, ha registrato nel 2020 un nuovo crollo degli ordini pari ad un ulteriore 20%. Solo grazie ad un'impennata di ordini nel quarto trimestre è stato possibile superare i minimi ventennali del 2016. In questo contesto, in Europa, stiamo purtroppo assistendo anche ad un ribaltamento rispetto al passato, quando, grazie all'esplosione del settore crocieristico, si registravano ordini e carichi di lavoro in crescita.

Nel 2020 gli ordini europei sono calati del 64%, ben più che per le altre aree geografiche, con l'Europa che vede dimezzarsi la sua quota, scesa al 6% a fine 2020 e addirittura al 2% nel primo trimestre 2021. Ciò è dovuto al fatto che, sia in Europa che in Italia, oltre l'80% dei nuovi ordini è costituito dalle navi da crociera, settore che con la pandemia ha vissuto una crisi senza precedenti. Nel corso di quasi tutto il 2020 e nella fase iniziale del 2021 la maggior parte della flotta Cruise è infatti andata in disarmo e non era certo lecito aspettarsi nuovi ordini dal mondo armatoriale.

L'unico segmento che ha visto crescere sostanzialmente le commesse, tra la fine 2020 e l'inizio del 2021, è stato quello delle portacontainer, tipologia oramai costruita quasi esclusivamente nell'Est Asiatico, ed in particolare in Corea, che infatti ha visto la propria quota di mercato esplodere sino al 67% nel primo trimestre 2021. Tale contesto sta generando grandi difficoltà in alcuni cantieri del Nord Europa che si trovano pertanto in un periodo di crisi a dover gestire anche la considerevole assenza di ordini.

La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla capacità strategica ed operativa dei propri manager, era riuscita a costruire un portafoglio ordini tale da poter superare proprio quell'assenza di commesse generata dalla

pandemia e questo anche perché ha dimostrato un'eccellente capacità di interagire con gli armatori, riuscendo, almeno per ora e non senza sacrifici, a limitare al minimo le cancellazioni. Ciò nonostante, lo squilibrio legato all'altissima concentrazione sul segmento passeggeri nel portafoglio ordini italiano ed europeo pone l'intero sistema navalmeccanico a rischio, in particolare in questo periodo in cui il comparto è stato così duramente colpito.

In tale contesto, Assonave ha continuato ad implementare il proprio piano strategico basato sulla promozione di attività volte alla sopravvivenza e al rafforzamento competitivo del settore navalmeccanico nel breve e nel lungo periodo, puntando inoltre a massimizzare la capacità competitiva degli associati. La prima direttrice da seguire è relativa alle attività in grado di stimolare la domanda nel breve termine e di supportare le attività del settore dal punto di vista economico-finanziario, ambito in cui lo strumento chiave è costituito dalla finanza agevolata italiana ed europea, nel contesto della programmazione economica EU 2021-2028 e delle opportunità derivanti dal Recovery Fund e dal conseguente PNRR nazionale, nonché dal relativo fondo complementare. In quest'ambito, grazie anche al lavoro preparatorio svolto dall'Associazione a livello italiano ed europeo, sono oggi disponibili budget specifici su molti temi di interesse del nostro settore quali: il rinnovo della flotta del Mediterraneo adibita al trasporto pubblico locale in chiave green, i sistemi di propulsione marittima a basso impatto ambientale e carburanti alternativi (idrogeno), i sistemi di propulsione ibridi (batterie al litio), i sistemi di accumulo per ultimo miglio, le infrastrutture marittime green e digitali, il cold ironing per i porti, opere a tutela del territorio, quali il piano nazionale per gli eco-dragaggi, la produzione di energie

rinnovabili offshore, la cyber security con applicazioni marittime.
Si tratta di temi in grado di generare lavoro oggi e di rafforzare la competitività del nostro sistema domani. A tali opportunità si vanno ad aggiungere quelle generate dal recente MOU che dà il via al Partenariato Industriale Co-Programmato con la Commissione Europea (CPP) denominato "Zero Emission Waterborne Transport". Questo, con un budget di 530 milioni di euro, mette per la prima volta il nostro settore nella condizione di condividere con la Commissione Europea il target di un trasporto marittimo ad emissioni zero entro il 2050, grazie allo sviluppo di nuove tecnologie in grado di generare anche ordini per la costruzione di nuove navi.
Un'ulteriore direttrice comprende, invece, quelle attività volte a salvaguardare l'industria navalmeccanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale provenienti dall'Est Asiatico, al fine di assicurare, una volta superato l'attuale momento di difficoltà, una nuova fase di mercato. In passato, infatti, all'industria asiatica è stato possibile soppiantare quella europea in gran parte dei segmenti di mercato della navalmeccanica, guadagnando 50 punti di quota di mercato in 50 anni. Questo è potuto accadere grazie all'utilizzo di pratiche strutturali di dumping supportate da sussidi statali continuativi contro cui non è stato possibile agire, poiché le regole a tutela della concorrenza, previste dal WTO, non si applicano al nostro settore, dal momento che le navi non sono un bene che possa essere "importato" nel senso tradizionale del termine. Tale vuoto legislativo, da più anni denunciato, rende il nostro settore indifeso contro le pratiche di concorrenza sleale e dovrà essere al più presto sanato. Il recente regolamento sui sussidi esteri, pubblicato dalla Commissione Europea, può essere un primo passo in avanti, se

opportunamente emendato, e se sarà possibile aggiungerne un altro relativo al pricing, in modo da bloccare le strutturali pratiche di dumping provenienti dall'Asia.

Un ultimo settore d'intervento deve includere le attività formative, informative, di networking e di collaborazione volte all'ottenimento di economie di scala che Assonave da tempo promuove a favore dei propri soci. Tali attività, di per sé fondamentali, risulterebbero però inutili senza un'efficace implementazione delle prime due linee strategiche che, di fatto, sono di competenza politica e governativa. In tale contesto, sono le associazioni a dover efficacemente operare per consentire all'Esecutivo di comprendere le dinamiche di settore e di identificare le soluzioni politiche più efficaci e durature. Questo è l'obiettivo che Assonave si pone per i prossimi anni, in un momento decisivo in cui si rischia seriamente di lasciare alla concorrenza asiatica spazi nei quali è ancora presente la cantieristica europea. Come detto, l'Italia e l'Europa stanno attraversando una crisi senza precedenti, innescata dalla pandemia, ma è possibile superare questo momento ed uscirne più forti di prima.

Per fare in modo che questo accada, sarà necessario da una parte rendere fruibili le risorse per le aziende del settore e dall'altra risolvere gli annosi problemi di concorrenza sleale. È quindi possibile una svolta decisiva rispetto al che ci permetterà di recuperare un ruolo chiave.

A margine dell'Assemblea, il Presidente di Assonave Amb. Vincenzo Petrone ha dichiarato: "L'industria metalmeccanica europea ed italiana sta uscendo da un "annus horribilis" determinato dalle ripercussioni della pandemia che ha investito soprattutto l'attività crocieristica. Ci sono però tutti i presupposti per una ripresa vigorosa a breve termine mentre per il medio dovremo saper rispondere a due sfide: quella tecnologica della decarbonizzazione e quella commerciale della

concorrenza sleale asiatica. Ciò presuppone la consapevolezza, anche in Italia, della strategicità dell'industria navalmeccanica, visto che talvolta questa consapevolezza manca".

Per ulteriori info: +39-06-84 514 201 +39-06-84 514 224
assonave@assonave.it andrea.piantini@fincantieri.it
ilaria.caputi@fincantieri.it

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

Stefano Messina: integrazione e sinergie per far nascere una nuova logistica Italia

Un tempo le stesse cose le dicevano i superconsulenti come il prof. Ugo Marchese, uno dei padri del Piano nazionale trasporti, e del Piano energetico nazionale, ma la strada è lunga e non c'era la globalizzazione (DL)

Il futuro del trasporto merci non passa più dalla competizione fra le diverse modalità ma dall'integrazione e dalla sinergia fra tutti i "componenti" della catena logistica. Ciò che serve è un unico sistema efficiente e integrato gomma-ferro-mare. È quanto ha affermato il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo alla quinta edizione del Forum di Pietrarsa, organizzato da Assofer (rete Confcommercio-Conftrasporto) svoltosi presso il Museo Nazionale della Ferrovia a Portici.
"È importante superare contrapposizioni sterili e condividere tutti uno spirito nuovo di integrazione", ha proseguito Messina, "così come rilanciato anche dal Ministro Giovannini intervenuto al Forum. L'integrazione e l'intermodalità sono la strada giusta e la collaborazione fra i diversi settori può

fornire all'amministrazione pubblica, in primis proprio al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, i frutti di un'alleanza globale indispensabile per proseguire nel lavoro di attuazione delle misure contenute, ad esempio, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; in questo modo favorendo una ripartenza concreta ed efficace dell'intero settore della logistica lasciandosi alla spalle l'emergenza Covid, alla stregua di un brutto ricordo".

Barbara Gazzale **Roma, 5 luglio 2021**

°*°*°*°*°*°*°*°*°

"TARROS CARE" UNA NUOVA SOLUZIONE ASSICURATIVA PER IL TRASPORTO DELLA MERCE.

Nel panorama assicurativo trasporti è stato lanciato dal Gruppo Tarros un nuovo prodotto chiamato appunto "Tarros Care", con cui il Cliente abbina oltre alla certezza della consegna della merce, anche la protezione da eventuali rischi legati al trasporto.
Ciò, è stato possibile grazie alla sinergia di due importanti operatori del settore, il broker I.B.A. Srl e la Siat Spa, storica compagnia di assicurazioni trasporti di Genova e appartenente al Gruppo Unipol.
Nel dettaglio, la polizza è composta da 3 diverse coperture, modulabili a seconda dei livelli di necessità e tipologia del trasporto.
Per il Gruppo Tarros, azienda leader nel settore della logistica delle merci, questo servizio costituisce una parte del più ampio progetto di digitalizzazione EU FENIX e alla collaborazione con Circle Group, entro il quale è avviato un servizio di tracking digitale, e semplificazione delle procedure doganali.

Come sottolineato da Gianfranco Bertoli di I.B.A., Intermediazione Brokeraggio Assicurativo, e Federico Corradini, A.d. di Siat SpA , "Tarros Care" rappresenta qualcosa di unico nel panorama assicurativo ed esclusivo per i Clienti di Tarros, ma soprattutto di innovativo, che ben si inserisce nello sforzo che da anni la Siat riversa, attraverso le sue competenze tecniche e informatiche, nel cercare nuove soluzioni per l'assicurazione delle Merci.
Per ulteriori informazioni: *info@tarros.it www.tarros.it*
(redazione)

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

Storia della marineria passeggeri italiana

di Francesco Pittaluga

“DALLO SBARCO IN NORMANDIA ALLE ROTTE DEL SUD-ATLANTICO “

“Vengono dal Nord, costruite nei cantieri inglesi, e poi i robusti scafi si addolciscono nelle acque più calde, Mediterrneo com preso, una di queste, ma quante ne ha presentate l’ing. Francesco Pittaluga, è ‘Anna C.. In questo racconto Pittaluga che è anche modellissta sa domarla a modo suo , la riempie di arredi e la restaura, finché Anna C. non diventa una nave di linea e poi una fanciulla per le crociere di un pubblico selezionato, e non l’abbandona più, fino alla fine” . (**DL)**

le foto, fornite dall’autore
Due immagini della “Anna C.”: una in uscita da Genova al tramonto (stampa di Stephen J. Card, l’equivalente inglese del nostro Paolo Klodic nel campo della ritrattistica navale) e l’altra in notturna impavesata a festa penso nel porto di Rio de Janeiro primi anni Sessanta. (F.P.)

La “Anna C.” è stata una bella nave, caratterizzata da quella precisa e inconfondibile silhouette tipica dei transatlantici passeggeri d’anteguerra: nemmeno i successivi riammodernamenti riusciranno a nascondere questa peculiarità che si concretizzava in un aspetto solido ed elegante, a tratti austero ma pur sempre “imposing” per dirla all’inglese con buona pace dei puristi linguistici nostrani. E così sarà per tutto l’arco della sua lunga carriera sui mari, durante la quale l’aspetto esteriore la renderà inconfondibile nella panoramica del naviglio con cui si troverà a competere o a collaborare nell’ambito della medesima compagine armatoriale. In questo caso la “Giacomo Costa fu Andrea” o “Costa Armatori” di Genova, oggi “Costa Crociere” del

gruppo statunitense "Carnival", per tanti anni famosa nel mondo col nome di "Linea C".

"LINEA C"

Sul numero 9 del 12 maggio 2020 di questo notiziario abbiamo rievocato i primi passi di questa importante compagnia nel campo della marineria passeggeri con vecchie unità mercantili opportunamente riadattate e passate alla storia della navigazione coi nomi di "Maria C.", "Luisa C." e "Giovanna C." La prima vera e propria nave passeggeri della società genovese viene però considerata quella che sarà oggetto della ricerca odierna e che, con la leggermente più piccola "Andrea C.", avrà l'occasione di inaugurare quel collegamento di linea fra il Mediterraneo e il Sud-America che col tempo diventerà storico e vedrà affermarsi sui mari il marchio giallo con la grande "C" virgolettata che diventerà popolare ed è fortunatamente presente ancora oggi, seppure con caratteri grafici leggermente modificati, sui moderni mega "Cruise-liners" dell' attuale compagnia che porta il nome di Genova ai quattro angoli del globo inciso sulla poppa delle proprie unità.

Le navi dai punti cardinale

L' "Anna C." è stata per così dire l'apripista di tutte ma quando entrò a fare parte della flotta dei Costa aveva già una lunga storia dietro la poppa che risaliva alla seconda metà degli Anni Venti del Novecento, quando la compagnia britannica "Prince Line" decise la costruzione di quattro unità miste merci-passeggeri da destinarsi alla sua divisione statunitense che operava dai porti del Nord America fino al Brasile e all'Argentina. Sussidiaria della più grande "Furness

Whity & Co. Ltd." presente nelle medesime acque, la "Prince Line" desiderava ampliare con queste nuove navi gemelle la gamma dei servizi offerti, che fino a quel momento si erano limitati ad un traffico eminentemente mercantile di sole merci. Classificate dai nomi che assumeranno come "Le navi dei Punti Cardinali", verranno commissionate un paio ai cantieri "Napier & Miller" di Glasgow e le altre due ai "Lithgows Shipyard Ltd." pure scozzesi e saranno, nell'ordine, "Eastern Prince", "Western Prince", Northern Prince" e da ultimo "Southern Prince" destinata a divenire in seguito la nostra "Anna C.".

Quest'ultima venne varata il 12 marzo del 1929 e dislocava all'inizio quasi 11.000 tonnellate, era lunga poco meno di 160 metri, larga circa 20 e, al pari delle sue consorelle, era equipaggiata con due motori diesel "Burmeister & Wain" della potenza di 10.000 HP che agivano su due eliche e consentivano di raggiungere una velocità massima di 17.50 nodi e 16 di crociera. Grande era lo spazio di bordo devoluto alle merci e altrettanto curato quello riservato ai passeggeri: ciascuna unità ne avrebbe trasportato un massimo di 125 con un equipaggio di 120 persone. Le sistemazioni interne di sola Prima Classe erano state concepite secondo gli elevati standards riservati ai "liners" dell'epoca anche perché tali unità sarebbero andate ad operare in un settore di traffico allora molto sviluppato lungo tutto l'arco della costa atlantica del Continente Americano, dove, contrariamente a quanto avveniva sulla direttrice Europa-America Latina sulla quale era e sarà sempre netta la distinzione fra navi passeggeri "pure" e naviglio misto o da carico, operavano principalmente navi miste che offrivano comunque ai propri passeggeri lo stesso alto livello di comfort che si poteva trovare a bordo dei transatlantici maggiori: tale caratteristica proseguirà, con le poche debite eccezioni, anche con le realizzazioni del secondo

dopoguerra fino a quando anche in questo settore di traffico i collegamenti via mare non verranno soppiantati da quelli aeronautici.
All'inizio, quindi, la "Southern Prince" con le sue gemelle si troverà ad operare in un mercato dove la concorrenza fra le varie compagnie impegnate era forte ma venne subito accolta con favore da una clientela esigente che non prevedeva emigranti ma funzionari di stato, facoltosi uomini d'affari, commercianti, esponenti del clero, militari di alto rango, ricchi fazendeiros argentini e brasiliani e numerosi turisti che iniziavano a visitare le esotiche località del Sud America rese in quegli anni popolari da una certa letteratura e dai primi films musicali e di avventura hollywoodiani.
Le sistemazioni passeggeri erano localizzate nell'ampia sovrastruttura a centro nave: corredate di un'opportuna passeggiata parzialmente coperta, di un ponte veranda fornito di piscina, ombrelloni e sedie a sdraio, prevedevano una serie di confortevoli cabine in gran parte dotate di servizi comprendenti fra le altre dieci suites di lusso con veranda privata e due appartamenti ancora più grandi, mentre lo spazio destinato alle merci, opportunamente separato e distanziato dalle installazioni passeggeri, consisteva in sei capienti stive di carico in gran parte provviste di spazi refrigerati per il prezioso trasporto di carni macellate dai porti argentini e uruguaiani.

La "Southern Prince"

La "Southern Prince" salperà per il viaggio inaugurale da New York alla fine di agosto del 1929: la linea, arricchita saltuariamente da altri scali di interesse turistico o per esigenze commerciali di imbarco-sbarco merci, prevedeva

soste fisse nelle Isole Vergini Americane, a Trinidad, Pernambuco-Recife, Salvador de Bahìa, Rio de Janeiro, Santos, Porto Alegre, Montevideo e Buenos Aires dove la nave attraccava in una ventina di giorni dalla sua partenza dal capolinea statunitense. Dopo circa una settimana di carico era pronta a ripartire per rientrare negli Stati Uniti e la presenza di quattro unità sulla medesima rotta assicurava una frequenza più o meno quindicinale.

Nonostante la forte competizione da parte delle compagnie americane concorrenti e gli effetti della Grande Depressione, il servizio ebbe successo ed il clima molto "British" che si respirava a bordo costituiva motivo di richiamo per una clientela composta in gran parte di "Yankees", mentre l'alta capacità di carico compensava in alcune traversate l'eventuale numero ridotto di passeggeri che talvolta poteva registrarsi proprio per gli effetti della grande crisi economica che si faranno sentire per anni.

Indugiando un attimo su un certo "gossip" peraltro estraneo a queste pagine, c'è da registrare che nel 1932 la nave vide viaggiare sui suoi ponti le maestranze del famoso film "Flying Down to Rio" commercializzato in Italia col titolo "Carioca": ci possiamo immaginare divi dell'epoca del calibro di Fred Astaire, Ginger Rogers, Dolores Del Rio e Carmen Miranda aggirarsi eleganti per i saloni della "Southern Prince" mentre magari l'orchestra di Xavier Cugat, che accompagnerà poi tutte le riprese, si esibiva nel salone delle feste del transatlantico per tenersi in esercizio!

In rotta fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale

La “Southern Prince” navigherà ininterrottamente su questa rotta fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale con due sole interruzioni perchè coinvolta in altrettante collisioni che fortunatamente non avranno gravi conseguenze: la prima quando, il 14 luglio del 1937, si scontrerà a 25 miglia nautiche da Buenos Aires mentre stava attraversando un fitto banco di nebbia nelle acque del Rio de La Plata con la “Elstree Grange” della “Houlder Bros. Line” anch’essa britannica e poi il 9 agosto 1939 quando, manovrando in entrata a Montevideo, entrerà in collisione col mercantile germanico “Cap Norte” della “Hamburg South America Line”, preludio questo degli imminenti scontri ben più seri che vedranno coinvolti inglesi e tedeschi per i successivi anni a venire. In entrambi i casi i danni saranno limitati anche se nell’ambito del primo incidente si arriverà ad un parziale semi-affondamento con conseguente allagamento della sala macchine che verrà ripristinata in loco a Buenos Aires dove la nave andrà incontro alle riparazioni del caso.
Allo scoppio delle ostilità, benché operasse in acque ancora non interessate dal conflitto, la “Southern Prince” venne richiamata in patria: lasciò New York per Glasgow il giorno di Natale del 1939 affrontando per la prima volta dopo tanti anni una seconda traversata atlantica di ritorno resa insidiosa dall’attività crescente degli “u-boote” nemici. Arrivata in patria venne subito requisita dalla “Royal Navy” che, date le sue caratteristiche, la trasformò in un grande posamine e nave appoggio per la caccia ai sommergibili, divenendo in tal modo la più grande unità britannica adibita a tale scopo dopo essere stata opportunamente equipaggiata con due piattaforme che montavano cannoni da 102 mm più nove postazioni minori

antiaeree ed una opportuna rete antisiluri fissata intorno allo scafo. Poteva imbarcare ben 560 mine e, dopo essere scampata a vari attacchi sottomarini nemici, nel giugno del 1944 parteciperà allo Sbarco in Normandia trasportando importanti personaggi dell'ammiragliato britannico e americano per venire poi adibita al trasporto delle truppe sia per i fronti di guerra europei che per il rimpatrio dei soldati statunitensi e canadesi, servizio che concluse arrivando ad Halifax da Glasgow alla fine di agosto del 1945.
Purtroppo sarà l'unica della sua classe a sopravvivere al conflitto per tornare ad un uso civile: "Northern Prince" e "Western Prince" si perderanno nel turbine della guerra mentre "Eastern Prince", ribattezzata "Empire Medway", continuerà ad essere impiegata come trasporto truppe fino alla sua radiazione e conseguente demolizione nel 1953.
La "Southern Prince" sarà invece restituita ai suoi vecchi armatori che però decideranno di disimpegnarsi dal settore di traffico in cui l'avevano adibita anteguerra e quindi perderanno interesse per la nave che, disarmata a Glasgow, verrà posta in vendita.

CON LA BANDIERA ITALIANA, GENOVA LA PRENDE IN CONSEGNA

Angelo Costa, il grande armatore e imprenditore genovese futuro presidente di Confindustria ed uno dei protagonisti della rinascita industriale ed economica del nostro Paese nel secondo dopoguerra, se ne assicurò la proprietà ad un'asta dell' Ammiragliato Britannico nel marzo del 1947 per una cifra complessiva di 122.500 lire sterline di allora. Il giorno 17 di quello stesso mese e già ribattezzata "Anna C.", la nave lasciò definitivamente la Gran Bretagna per trasferirsi a Genova dove verrà presa in consegna dalle maestranze delle

locali "O.A.R.N.-Officine Allestimento e Riparazione Navi" che intorno alla fine di quell'anno iniziarono i necessari lavori di riallestimento.
Per quanto riguarda l'aspetto esterno, la nave venne dotata di una nuova prua leggermente più slanciata della precedente, vide l'ampliamento delle sovrastrutture sia verso prora che a poppavia con conseguente realizzazione di nuovi spazi all'aperto le passeggiate parzialmente coperte per i passeggeri, la sostituzione del vecchio fumaiolo con uno più moderno ed il parziale ripristino delle scialuppe di salvataggio e relative gru di posizionamento con impianti più consoni e adeguati alle nuove regole internazionali. Le ristrutturazioni più importanti riguardarono però gli interni, alla realizzazione dei quali venne chiamato l'architetto Nino Zoncada che proprio con l' "Anna C." Inizierà una felice collaborazione coi Costa che lo vedrà protagonista di tutte le successive realizzazioni per la compagnia genovese e verrà coronata dopo un ventennio di proficuo lavoro con l'allestimento dell' "Eugenio C.".
Conformandosi alle applicazioni di Gustavo Pulitzer-Finali ma rielaborandole in modo originale e personale e forse ispirandosi a quanto realizzato a suo tempo a bordo della sfortunata "Stockholm" poi "Sabaudia" già rievocata in questa rassegna, Zoncada concepì per l' "Anna C." una serie di locali molto confortevoli per tutte le classi in cui gli spazi interni della nave sarebbero stati suddivisi: l'impronta razionalistica e direi quasi nordica degli allestimenti avrebbe trovato ragione nell'adozione di archetipi stilistici semplici ma raffinati al tempo stesso e nell'utilizzo di legni chiari dai delicati e caldi colori come noce, ciliegio, betulla e frassino lavorati da primari ebanisti del settore quali Umberto Rossi che, unitamente ai pavimenti in gomma e linoleum lucido, ai colori tenui degli arredi e delle tappezzerie ed ai soffitti spesso cassonati sfruttando spazi e luci nel modo più felice, avrebbero

contribuito alla realizzazione di ambienti molto confortevoli, razionali e perfettamente in linea coi moderni dettami dell'allestimento navale del secondo dopoguerra in cui non mancheranno gli apporti di importanti esponenti del mondo artistico del momento presenti anche su tante altre unità che in parte abbiamo già ricordato quali Emanuele Luzzati, Marcello Mascherini, Enrico Paolucci e altri .
A seguito della sua ricostruzione, la nuova "Anna C." avrebbe trasportato circa 150 passeggeri in prima classe, più di 650 in seconda con altre sistemazioni per circa 300 persone riservate ad un traffico emigratorio che si sarebbe però esaurito nel giro di pochi anni. Ogni classe disponeva dei relativi locali di soggiorno, di una sala ristorante e di un lido con piscina. Un completo impianto di aria condizionata corredava tutti gli alloggi della Prima Classe mentre per la Seconda era previsto unicamente nei locali sociali. Degni di particolare considerazione il grande salone di soggiorno della classe superiore, il bar e la relativa sala da pranzo, dove gli arredi, dai tendaggi alle poltrone ai divani ai tavolini riprendevano quanto di meglio realizzato sui più importanti transatlantici dell'epoca.

Grazie a tutto ciò, quando lasciò Genova il 31 marzo 1948 per il suo viaggio inaugurale alla volta degli scali di Brasile e Plata che aveva già frequentato come "Southern Prince" prima della guerra, la "Anna C." poteva considerarsi al momento una delle unità di punta presenti su quella linea, tenendo conto che le successive prestigiose realizzazioni introdotte di lì a qualche anno da "Società Italia" e altre compagnie sia italiane che straniere erano ancora da venire.
La linea esercita dai Costa, analogamente a quella per il Centro America-Venezuela dove opererà all'inizio la piccola "Franca C.", era all'epoca di particolare interesse perchè assecondava la grande richiesta di passaggi verso Paesi dell'America Latina che stavano assistendo al più grande flusso immigratorio della loro storia: basti pensare che nei primi Anni Cinquanta del Novecento supereranno le 50.000 persone dirette in media ogni anno soprattutto verso Venezuela, Brasile, Cile, Perù, UE e Argentina arrivando a picchi di 100.000 in certe annate e tale flusso rimarrà tale praticamente fino alla fine del decennio. Le bianche navi con fascia blu sullo scafo e ciminiera gialla con la grande "C" dei Costa diventeranno popolarissime su quelle rotte e tali resteranno fino all'esaurimento dei collegamenti passeggeri di linea via mare: a tale successo contribuirà anche il fatto che, contrariamente a quanto perseguito da altre compagini armatoriali, la "Linea C" non privilegiò se non forse solo all'inizio il traffico emigratorio ma favorì un trasporto di classe con standard elevati di trattamento e infrastrutture di bordo conseguenti, assicurandosi così una fetta di mercato medio-alta che non verrà meno quando il fenomeno migratorio si esaurirà ma assicurerà alla compagnia una clientela sicura e fedele che si trasformerà col tempo nei tanti crocieristi che ieri come oggi salpano a bordo delle sue navi.

Nel dettaglio, l'itinerario prevedeva all'inizio da Genova scali regolari a Cannes e Lisbona integrati saltuariamente da Napoli e Barcellona. Dal Portogallo una lunga traversata di nove giorni, interrotta qualche volta da soste straordinarie a Funchal sull'isola di Madera oppure a Tenerife o Las Palmas nelle Canarie o a Dakar in Senegal, portava la nave a Rio de Janeiro. Da lì Santos e poi un'ultimo balzo fino a Montevideo e Buenos Aires che si raggiungeva in circa 18 giorni da Genova.

L' "Anna C." ebbe subito successo lanciando e consolidando nel tempo l'immagine che la "Linea C" si farà non solo nei collegamenti commerciali ma anche nel mercato crocieristico: a tale proposito l'unità verrà utilizzata fin dai primi Anni Cinquanta per crociere nel Mediterraneo e in Argentina alla volta della Patagonia e del Brasile anche se ovviamente per alcuni anni la sua attività di linea resterà quella preponderante. A questo proposito, seguendo un comune provvedimento messo opportunamente n atto a bordo di tutte le unità consorelle presenti nella flotta Costa, la nave verrà sottoposta a periodici e ripetuti lavori di riammodernamento e ristrutturazione che ne miglioreranno negli anni sia le sistemazioni interne che l'apparato motore. In tale ottica nel 1952 i suoi vecchi motori diesel vennero sostituiti da due nuovi e più potenti FIAT a due tempi della potenza di 19.000 HP che incrementarono la velocità fino a 20 nodi adeguando le prestazioni nautiche della "Anna C." a quelle delle unità più moderne immesse nel frattempo in servizio dalla concorrenza. Anche le sistemazioni passeggeri verranno ripetutamente modificate e migliorate finché nel 1960 troveranno una loro nuova configurazione annoverando 200 posti in Prima Classe, più di 800 in una Seconda ormai denominata Turistica corredata anch'essa di un completo impianto d'aria condizionata e dove spariranno finalmente gli spazi più

spartani destinati agli emigranti. A seguito di tutte queste modifiche il tonnellaggio della nave passò da 11.700 a più di 12.000 tonnellate ed il suo profilo esterno risultò leggermente modificato verso poppa con l'aggiunta di un nuovo lido e di una terza piscina.
Con l'immissione in servizio nel 1958 della nuova ammiraglia della flotta Costa, la "Federico C", importante realizzazione dei Cantieri Ansaldo di Genova-Sestri Ponente, l' "Anna C" verrà trasferita in tandem con la più piccola "Franca C" sulla linea del Centro America-Venezuela con scali a La Guaira, porto di Caracas e in varie isole delle Antille fra cui Trinidad, Grenada, Martinica, Guadalupa, Puertorico eccetera. Nel 1959 la "Franca C" sarà sostituita dalla più grande "Bianca C", frutto della sapiente trasformazione di un transatlantico francese che avrà però vita breve come rievocato su DL NEWS del 13 aprile 2016, e fin dal 1960 la "Anna C" verrà impiegata sempre di più nel mercato crocieristico, sia in Mediterraneo che in Atlantico che nei Caraibi dove, nei mesi invernali, affiancherà la "Franca C" con base a Port Everglades in Florida impegnata in quelle crociere di 3 e 4 giorni alla volte degli scali di Nassau e Freeport nelle Bahamas e in altre più lunghe in partenza da San Juan de Puertorico che diventeranno popolarissime proprio per merito di queste prime iniziative che videro la "Linea C", o "Costa Lines" com'era conosciuta nel mercato americano, pioniera rispetto a tutte le altre compagini armatoriali che si sono cimentate in seguito in questo tipo di vacanze sul mare molto popolari tutt'oggi.
L'attività crocieristica della "Anna C" diverrà preponderante dalla stagione 1963-64 in avanti: sostituita da naviglio più moderno e complice un primo calo di passeggeri dovuto alla concorrenza dell'aereo, i suoi viaggi di linea si ridurranno ad un massimo di due o tre all'anno e saranno meri spostamenti

da un settore crocieristico all'altro in relazione alla stagione ed alle esigenze del mercato. Le sue aree operative saranno sempre il Mediterraneo, l'Atlantico del Sud e il Mar dei Caraibi, anche se nel novembre del 1964 la troveremo impegnata in un insolito itinerario che le farà attraversare per la prima volta il Canale di Suez e ai primi di dicembre la vedrà ormeggiata per qualche giorno agli "Alexandra Docks" di Bombay in occasione di una speciale crociera organizzata sotto l'egida del Congresso Eucaristico Internazionale in concomitanza col viaggio, uno dei primi a largo raggio di un Pontefice, che fece allora Papa Paolo VI in India.

A metà degli Anni Sessanta, con l'introduzione in linea del transatlantico più prestigioso che la "Linea C" abbia mai annoverato fra i suoi ranghi, e cioè quell' "Eugenio C" uscito dai cantieri di Monfalcone ed una delle ultime realizzazioni del grande Nicolò Costanzi, l'"Anna C" abbandonò del tutto il traffico di linea per dedicarsi interamente alle crociere, con una stagione estiva nel Mediterraneo che andava da maggio a fine settembre ed una successiva invernale da Buenos Aires con itinerari che la portarono ripetutamente nella Terra del Fuoco oltre lo Stretto di Magellano fino a Capo Horn.

Popolarissime divennero le sue crociere estive sull'itinerario settimanale Genova-Cannes-Ajaccio-Barcellona-Palma di Majorca-Tunisi-Napoli-Genova dove doveva misurarsi con la concorrenza portata sul medesimo percorso da "Siosa Line" con "Ascania" prima e "Caribia" dopo e "Flotta Lauro" con "Roma" e "Sydney". Ma c'era posto per tutti e quindi l' "Anna C" ebbe successo anche in quest'ultimo impiego che proseguì senza interruzioni fino a fine stagione estiva 1971, quando la nave, ormai anziana, venne posta in disarmo nel porto di Genova in attesa di decisioni sul suo prossimo futuro. Avrebbe avuto necessità di un generale rinnovamento che, unito ad un

ugualmente impellente, inevitabile e costoso adeguamento alle ultime regole di sicurezza, si scontrava con la sua età operativa ormai molto avanzata e che, per sé stessa, non avrebbe giustificato un impegno finanziario oltremodo notevole.

IL TERRIBILE INCENDIO

Si vociferò di una sua possibile vendita ad armatori greci che l'avrebbero impiegata in crociere nel Mediterraneo Orientale dal Pireo ma, prima che tali trattative, ammesso che ci siano veramente state, prendessero piede, il 23 ottobre del 1971 la nave venne interessata da un incendio che scoppiò improvvisamente a poppa, all'interno di alcuni locali dove erano stati stipati biancheria varia, indumenti, giubbotti di salvataggio e altri materiali facilmente infiammabili.
I primi rivoli di fumo nero si sprigionarono dallo scafo attorno alle ore 13.00: la nave si trovava ormeggiata a Calata Sanità nei pressi della Stazione Marittima a fianco della "Galaxy Queen", già "Roma" e ancora prima "Sydney" dei Lauro anch'essa momentaneamente in disarmo. Arrivarono prontamente alcune lance dei Vigili del Fuoco, due rimorchiatori e l'elicottero del Comandante Enrico, uno degli eroi dei soccorsi alla "London Valour", che dal cielo compiva preziose evoluzioni di ricognizione. A bordo era presente un equipaggio ridotto e fu ben presto chiara la gravità dell'accaduto: dopo meno di mezz'ora dalla localizzazione dell'incendio iniziarono le operazioni di raffreddamento delle lamiere mediante il getto di potenti flussi d'acqua da parte dei mezzi dei Vigili del Fuoco e del grande rimorchiatore d'altura "Torregrande" da bordo del quale il generale Luigi Gatti,

allora vicepresidente del Consorzio del Porto di Genova, coordinava le operazioni coadiuvato dal Capitano Stuparich, comandante della "Anna C", dai colonnelli Fignone e Sala dirigenti dell'Ufficio Marittimo del CAP e dall'ingegner Cappuccini comandante dei VV FF. Dagli oblò aperti della nave fuoriuscivano fumo e fiamme, verso le ore 15.00 un vigile del fuoco venne soccorso in preda ad evidenti sintomi di asfissia e, contemporaneamente ai provvedimenti messi in atto per spegnere l'incendio, si cercò di evitare che la nave, sbandata sulla dritta, si capovolgesse o affondasse nelle acque del porto. A tale proposito tutta una serie di cavi provvidenziali venne tesa fra la nave stessa, le banchine e la "Galaxy Queen" ormeggiata al suo fianco. Intorno alle ore 17.00 la situazione uscì dalla sua fase più critica e alle 19.00 l'incendio poteva dirsi domato. Erano stati necessari l'impiego di ingenti mezzi ed il lavoro assiduo di ben cinquanta vigili del fuoco. Si appurò poi che il focolaio si era sprigionato in un ripostiglio dal quale si era propagato verso i locali dell'equipaggio e le cabine passeggeri situate, procedendo dal basso verso l'alto come faranno le fiamme stesse, sui Ponti "C", "B", "A" zona poppavia raggiungendo il Ponte Passeggiata con conseguente distruzione della sala cinema, della cappella di bordo e cedimento di alcuni pavimenti, vani scale e paratie varie.

La ricognizione dei danni subìti non lasciò alcun dubbio: ormai il destino della "Anna C" era segnato, cosicché il successivo 6 dicembre il vecchio transatlantico lasciò per l'ultima volta Genova per la sua destinazione finale, i cantieri di La Spezia sempre affamati di navi da demolire: qui, presso le strutture dei "Santa Maria", verrà completamente smantellata nel giro di un anno ed il suo nome sarà cancellato ufficialmente dai registri navali italiani l'8 febbraio 1973.

Triste fine per una nave che ha avuto una storia lunga e complessa ma che proprio per questo merita di essere ricordata: una prestigiosa carriera lungo le rotte dell'Atlantico per poi diventare una delle prime favorite di un mercato crocieristico ancora in via di sviluppo, senza dimenticarne il prezioso contributo all'affermazione della "Costa Armatori" di cui è stata la prima importante nave passeggeri o, ancora prima di ciò, la sua presenza in quello Sbarco in Normandia che ha rappresentato il passo decisivo per la sconfitta dei totalitarismi e la rinascita di un mondo nuovo dove, almeno in campo marittimo, la stessa "Anna C" già "Southern Prince" ha avuto modo di dare il suo importante contributo ed è ricordata ancora oggi con affetto dai tanti passeggeri e dalle Maestranze che hanno avuto occasione di navigare con lei.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 1 luglio 2021

ingegnere aeronautico - vice-cancelliere Associazione "A Compagna"- Genova - storico aero-navale

---

Da TRIESTE una notizia di storia e tecnologia

L'ELICA CHE NON GIRA

a cura di Bruno Spanghero

TRIESTE, da sempre crogiolo di cervelli genialoidi, di associazioni culturali, di grandi scrittori, di Atena, Aldebaran, del Collegio Capitani, di cantieri navali e di fabbriche di

motori ha voluto ricordare questa volta in modo definitivo la figura del grande Josep Ressel , l'inventore dell'elica.
L'amm. Bruno Spanghero ritiratosi in quiescenza dopo una brillante carriera all'estero e a Roma ci ha inviato una paper sulla figura di Josep Ressel presentata all'Atena di Napoli un anno fa.
Spanghero , che è anche un velista di classe, presidente della Società Canottieri collabora da qualche anno con la Facolta di Ingegneria navale di Genova, Diten, rievocando tra l'altro la figura e la bibliografia di Ressel in primo piano. Nel dicembre del 2020 , auspice l'associazione Triestebella si è svolto al Caffè San Marco la conferenza del Comitato Ressel per fare il punto degli ultimi due anni delle associazioni triestine e chiedere un riconoscimento dell'inventore dell'elica come una statua che sproni il rilancio dell'economia triestina. Questa economia oggi si dice circolare , una identità modernissima per la città del Faro della Vittoria sempre più coinvolta nella logistica delle sue numerose attività industriali, ferroviarie e navali.
L'occasione del 190° anniversario (2018) della sperimenrtazione dell'elica nella rada di Trieste,agosto 1829, autorevoli personaggi dell'establishment triestino hanno chiesto che sia dia giusto rilievo a questo scienziato eclettico nato a Chrudim nella Boemia orientale (Imp. D'Austria), legato a Trieste da studi, attività varie. Ressel riesce a convincere un uomo d'affari a costruire una nave con la sua elica da inserire sulla linea Trieste-Venezia. Un incidente meccanico manda all'aria la prova a mare dell'unità e i suoi detrattori tra cui l'Autorità marittima decretano la sospensione definitiva. Ressel muore nel 1857, Paesi limitrofi lo ricordano con busti e monumenti, approfondendo la sua bibliografia , è inventore della posta pneumatica e i cuscinetti cilindrici, a Trieste è ricordato in una sala del Museo Marinaro.

Josef Ressel (Chrudim, 29 giugno 1793 – Lubiana, 10 ottobre 1857) è stato un inventore e guardaboschi austriaco. Ma è universalmente conosciuto come l'inventore dell'elica propulsore.

Legò il proprio nome al perfezionamento dell'elica navale, che a quei tempi era ancora chiamata "vite" in quanto molto simile, come funzionamento, alla vite di Archimede.

Nacque a Chrudim (Boemia) da padre tedesco e madre ceca. Finì il liceo e la scuola di artiglieria a Linz. Nel 1812 venne ammesso all'Università di Vienna. Studiò medicina, meccanica, fisica e chimica. Nel 1814 (anno delle guerre napoleoniche) tornò a casa su desiderio dei genitori. Ressel nel 1820 si trasferì nel sud dell'Impero austriaco e visse tra Trieste e Montona (Istria) dove trovò anche moglie.

Il suo programma di rimboschimento nelle terre meridionali dell'Impero salvò il patrimonio forestale delle Alpi orientali. Da sempre appassionato di mare e barche, a Trieste studiò il modo di velocizzare le navi. Prese ispirazione dalla nave Carolina, un vaporetto a ruote, cui pensò di aggiungere un'elica. Dopo molti

esperimenti, Ressel chiese nel 1826 il brevetto austriaco per l'elica per la propulsione navale che ottenne nel 1827.

Nel settembre 1828 stipulò con il ricco imprenditore Fontana un contratto per la progettazione e la costruzione della nave Civetta per il collegamento tra Monfalcone e l'Istria. Nelle sue varie prove il Ressel testò l'elica su una nave che poco dopo la partenza, alla velocità di 6 nodi si bloccò per problemi al motore imputati invece all'elica. Perciò la sua invenzione fu trascurata e altri tentarono di modificare l'invenzione. Ressel ricevette i riconoscimenti per l'invenzione molti anni dopo. Morì il 10 ottobre 1857 a Lubiana.

Tra gli altri suoi brevetti vanno ricordate la posta pneumatica e i cuscinetti cilindrici. Fu anche notevole studioso di foreste e programmi di rimboschimento e per questo sul Carso triestino gli è stato di recente dedicato un sentiero naturalistico al confine con la Slovenia.

LETTURE, LIBRI, ORIENTAMENTI

CSTN , rivista on-line del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale di Napoli , anno X n. 107 luglio 2021 coordinata da un grande storico e uomo d mare come Paolo Rastrelli. La rivista scritta da eccellenti collaboratori si

presenta come un cartaceo, ma on-line assume una grafica pulita e leggibile senza banner e semafori intermittenti.

ERGA, la casa editrice che si riempie di fantasia e di pubblicazioni utili come Master's English e Master'English Workbook del capitano Lorenzo Avola. Un successo incredibile. Leggete di Aldo Gorini "Descrivere l'indescrivibile", guida alla ricerca teologica e religiosa; oppure "Oltre il Covid" di Paola Scarsi, un manuale con indirizzi e realtà per superare la crisi pandemica, ma ne aggiungeremo altri .

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

Vento dal Sud. Logistica, infrastrutture e mercato per una nuova Europa

di Pasqualino Monti, Bruno Dardani e Giulio Sapelli
18,50 euro | 176 pagine | In libreria dal 1° luglio
Per ulteriori informazioni, copie saggio e contatti:
Beatrice Rodigari – Ufficio Stampa Guerini e Associati
***brodigari@guerini.it* – T. 02 58298026**

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

«LA CAPITANA 3. - NON C'È MAI L'ULTIMA ONDA»

L'ULTIMO CAPITOLO DELL'AVVINCENTE TRILOGIA MARINARA DI MARIO DENTONE

"E anche quella sera, come per le partenze precedenti, la Capitana scese da bordo e non si voltò più a guardare la sua barca pronta a uscire dal porto per il nuovo viaggio. Giacomo, il comandante, nell'alloggio, ma ora forse lui era uscito per vederla, sperando che ci ripensasse e tornasse indietro. Aveva bisogno di lei. Anche lei aveva bisogno di lui, ma continuò a camminare mordendosi le labbra, perché la tentazione di tornare era forte. Tuttavia doveva resistere a quel nuovo sentimento, anche se sapeva che un giorno avrebbe ceduto e sarebbe tornata: per la barca, per il mare, per se stessa…"
Comincia così La Capitana – 3. Non c'è mai l'ultima onda (Mursia, pagg. 414 Euro 18,00) ultimo romanzo della trilogia marinaresca di Mario Dentone dedicata ad Elisa, la Capitana, donna bellissima e fiera che sfida tutto e tutti con determinazione, una donna, padrona marittima, nel porto più importante del Mediterraneo, negli ultimi decenni dell'Ottocento, quando le donne nel porto di Genova si limitavano ad aspettare umilmente il marito di ritorno dai viaggi negli oceani o dalle banchine.
Per informazioni: Ufficio stampa Mursia – Fiamma Rosselli Del Turco 3470448272
e-mail: *press@mursia.com*

Mario Dentone lo conosco dal 1963, nella redazione de IL LVORO diretto da Sandro Pertini , le pagine culturali le curava Tullio Cicciarelli, c' erano collaboratori che sono poi diventati giornalisti e scrittori. Mi è arrivato il libro, ne parleremo nel prossimo numero di DL Notizie. (DL)

“TIGULLIANA INCONTRI ESTATE 2021”:

Presenta il libro “ Dentro l’onda “Globalizzazione e green economy di Augusto Bandettini di Poggio edito da ERGA

Eaurito (come posti) il primo appuntamento a santa margherita dell’8 luglio, “bis” della serata per il successivo 15 luglio nei giardini dell’HOTEL MEDITERRANEO su globalizzazione e “green economy”

Esaurito con successo in pochi giorni (come numero dei posti disponibili) il primo degli incontri dell’annuale rassegna di “Tigulliana Estate 2021”, in programma per giovedì 8 luglio, si è pensato di organizzare un “bis” della serata per il successivo giovedì 15 luglio, sempre alle ore 21, nei giardini (all’aperto) dell’Hotel Mediterraneo di Santa Margherita Ligure (in Via della Vittoria, 18/A).

L’evento riguarderà sempre la presentazione (con dibattito) del libro “Dentro l’onda” di Augusto Bandettini di Poggio edito da “Erga”, sotto la conduzione del giornalista e scrittore Marco Delpino.

La serata verterà su alcuni argomenti affrontati nel libro: dagli anni Settanta agli attentati dell’11 settembre 2001, dalla finanza mondiale ai cambiamenti dell’economia tra imperialismi e globalizzazione, sino a toccare temi di stretta attualità come la green economy e le recenti battaglie contro il Covid.

Anche l’ingresso di giovedì 15 luglio (al pari di quello dell’8 luglio) è libero, ma solo su prenotazione. Per cui, in considerazione dei posti limitati, è consigliabile prenotare per

tempo telefonando allo 0185.293342 - Whatsapp 349.4322688 oppure inviando una mail a: *mediterraneohotelspa@gmail.com* oppure ancora inviando una mail all'Autore: *a.bandettini@gmail.com*

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

A CAMOGLI
Il FESTIVAL DELLA COMUNICAZIONE si svolgerà dal VIVO tra il 9 e il 12 settembre a Camogli l'ottava edizione del festival della Comunicazione, dedicata quest'anno al tema della conoscenza in tutti i campi, dalla letteratura all'economia.

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

Vivere il Mare

Qualche anno fa discutemmo del valore del libro a Santa Margherita Ligure, pubblichiamo una sintesi dei concetti che ne uscirono, oggi la gente legge di più e male non fa...

Il 18 marzo 2008 fui invitato alla Casa del Mare a Santa Margherita Ligure insieme alle giornaliste/scrittrici Silvana Canevelli e Maria Grazia Bevilacqua a tenere una conversazione sul tema "Vivere il Mare, Realtà e fantasia tra lavoro e letteratura".
L'incontro si svolgeva nell'ambito del ciclo culturale Vivere il Mare che Marco Delpino, l'ideatore della Tigulliana ,www.tigulliana.org, in collaborazione con le istituzioni locali promuove da qualche anno con la pubblicazione di pregevoli volumi . L'edizione 2008 , a cura dell'A.N.P.A.I. , apre con il saggio oggetto della mia conversazione che ho cercato di aggiornare e arricchire e, in accordo con Delpino, divulgare per i lettori di DL NEWS CULTURA.

Qualcuno ha scritto imprudentemente che il LIBRO appartiene alla cultura tradizionale, statica e privata. Tuttolibri (La Stampa) di sabato 8 maggio dedica il fascicolo al Salone di Torino il cui tema conduttore è" la memoria: come e perché conservare e far vivere il nostro passato". Sintetizzo.
Nell'era digitale il problema è diventato la condivisione delle informazioni (in proporzioni da colate laviche) cui contribuiamo tutti sicché se ne perde il controllo; effimere; cosa conservo e cosa cancello? uso il cervello o il computer ? troppe info ci impediscono di agire; la carovana di carta è arrivata a fine corsa ?; mi limiterò a guardare/leggere solo sullo schermo?;un tempo era costoso e difficile ricordare , oggi appare molto oneroso l'oblio, e la memoria , come ci ha insegnato Proust , è la virtù che ci permette di cogliere il senso generale delle cose , sono i ricordi la nostra zattera…
Mah, Lucilla mi ha scritto che devo ritornare alle mie News concrete e smetterla di **parlare parole***, però non credo di avere fatto un lavoro inutile rinfrescando Vivere il Mare. Il " libro è ancora quello", alla fine lo chiedono tutti, le biblioteche sono in piena fioritura.*
Fate come volete, cliccate elimina e così sia.
Ovviamente se volete utilizzarlo per pubblicazioni chiedete il nostro consenso. Mi scuso delle mancanze, soprattutto nei nomi tra i quali forse troverete il vostro…(DL)

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 terza oarte con la sua acuta anakisi 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 neoliberismo 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) presuppongono progetti a lunga scadenza (DL)

Gli ismi e i neoismi nel lessico della nostra lingua

Seguendo il criterio del lessico, non ci sarebbe nulla da dire sul "neoliberismo" in quanto l'accezione si spiega da se : "nuovo liberismo". Cosa vogliamo di più ? Eppure credo che valga la pena soffermarsi ancora su questo tema così cruciale, dal mio punto di vista.

Nell'excursus storico sull'economia mondiale analizzato nelle due puntate precedenti abbiamo rilevato come l'esasperazione della dottrina liberista, soprattutto negli USA, aveva

manifestato tutta la sua incongruenza e tutta la sua negatività, inizialmente superata per la partecipazione alla prima Guerra Mondiale, poi gradualmente sboccata nella grande depressione del '29, successivamente corretta con il New Deal di Roosevelt e "coperta o sovrastata" da tutte le iniziative che precedettero e seguirono la Seconda Guerra Mondiale. Mentre Il crollo dell'economia americana del 1929 segnò la fine della fiducia nel sistema del libero mercato, il New Deal segnò un nuovo e grande impegno attraverso una profonda integrazione tra libero mercato e azione socio-economica dello Stato (già sperimentata dalla socialdemocrazia svedese). A differenza del 1919 , gli Stati Uniti furono in prima linea per la ricostruzione: promossero e accolsero la sede ONU (a New York), vararono il Piano Marshall per sostenere le economie di ricostruzione dell'Europa Occidentale, concordarono a Bretton Woods (Luglio 1944 , 734 delegati, 44 nazioni) un sistema finanziario basato sul cambio fisso con il dollaro e l'istituzione di Banca Mondiale e Fondo Monetario Internazionale: tutte misure prese esplicitamente per aiutare lo sviluppo dei paesi poveri e per evitare crisi economiche devastanti. Tutto l'Occidente, in tal modo, fu indotto ad abbracciare le politiche di ispirazione keynesiana. L'evidenza storica ha dimostrato che non esisteva altra valida alternativa. Quello che accadde è sotto gli occhi di tutti (o meglio dovrebbe : è una storia che, ancora oggi non tutti conoscono). Guardando a ritroso attraverso tutti quei mezzi indispensabili alla conservazione e trasmissione della memoria (siamo ormai in una fase storica in cui si può attingere anche ai ricordi di famiglia o all'emeroteca di quartiere) si presenta ai nostri occhi un mondo irreale. Irreale

solo al confronto del passato, ma reale e tangibile. Un mondo in cui , a partire dagli anni ’50, milioni di persone, in Europa ed in America, poterono accedere a cure gratuite, aver diritto allo stipendio anche in malattia, infortunio, ferie, riscuotere l’indennità di disoccupazione, accedere ad una pensione di anzianità, usufruire di strutture adeguate per l’istruzione obbligatoria, l’assistenza all’infanzia, cominciare ad usufruire di efficienti sistemi di trasporto (nuovi treni e nuove linee ferroviarie, nuove autostrade) edilizia popolare, quartieri più vivibili ecc. Chi non ricorda la ricostruzione in Italia? Ovviamente non tutto fu perfetto (emersero gli atavici “difetti” italiani sopiti) ma , il periodo compreso fra gli anni ’50 e ’70, checché se ne dica, può essere ricordato come un periodo non uguagliabile a nessun altro, nella storia dell’umanità. Un periodo che ha conosciuto un progresso mai vissuto da un numero così ampio di persone. Come negare che il grande balzo in avanti sia avvenuto con l’impegno socio-economico dello Stato saggiamente integrato con il sistema del libero mercato (teoria di Keynes: ndr) ma, incredibilmente, attraverso la forma tipica di pianificazione delle società comuniste?(sic!).

Le economie “aiutate” dai capitali statali, spesso da aziende nazionalizzate, fornivano servizi essenziali a prezzi irrisori: luce, acqua, gas diventarono comuni nelle abitazioni delle principali cittadine dei paesi industrializzati. Tutti gli indici economici e sociali segnavano progressi più o meno sensibili. La ricchezza complessiva aumentava e si può dire che questa

crescita era condivisa dall'intera popolazione o meglio, da una vasta maggioranza della popolazione.

Tuttavia, le forze retrive e conservatrici, fortemente legate a quella priorità che "spetta" alla "remunerazione del capitale privato", malgrado la crescita record dell'economia, non avevano mai cessato di "lavorare". Uno sparuto gruppo di rampolli di "buona famiglia" e di professori dell'Università di Chicago, ambiguamente "liberal", vissuti nella bambagia creata da arricchimenti e speculazioni, evidentemente non toccati dalle infelici recenti esperienze, sviluppò una nuova dottrina "anti-Keynes". L'ideologo emergente , di scuole austriaca, fu Friedrich von Hayek che, in totale antitesi con Keynes, ritornava a propugnare un mondo ideale esclusivamente regolato dalle leggi economiche e senza interferenza da parte dello Stato.

Ma il dipartimento di Chicago diventò "Scuola di Chicago" grazie a un allievo di Heyek particolarmente carismatico e fortemente deciso a scuotere le fondamenta della teoria economica: Milton Friedman.

In cosa consiste questa nuova dottrina? Consiste nella riproposizione del liberismo puro, un "nuovo liberismo", il "neoliberismo" ,appunto , quello che abbiamo visto fino al 2008, con tutti i suoi guasti e le diseguaglianze create, ricchezza non distrutta ma "passata di mano". Un neoliberismo verso cui, il pensiero unico che ci sovrasta tende a riportarci dopo il deragliamento provocato dal Corona virus. Un rientro sul "binario unico" edulcorato dalla temporanea sospensione delle rigide regole di Maastricht verso cui

marciamo, diligentemente, sotto guida illuminata, per ripristinare quell'ordine precostituito che si era raggiunto anche tramite la scandalosa modifica della nostra insostituibile Costituzione : in quanti si sono accorti che nel 2011, proprio nel peggiore periodo di crisi socio-economica e politica, il buon Monti, fortemente raccomandato da Draghi dalla sua alta posizione nel contesto comunitario, a capo di un Governo tecnico, commissariato dalla finanza internazionale, ritenne, per prima cosa, promuovere e ottenere , in sordina, il pareggio di bilancio tanto amato dagli invisibili manovratori internazionali del debito?

Proviamo timidamente a fare una sintesi più dettagliata

Capitalismo, Marxismo, Liberismo, Liberalismo: fenomeni che hanno pesantemente indirizzata e determinata l'antropologia, a partire dalla prima rivoluzione industriale fino ai giorni nostri. Hanno accompagnato, scandito la nostra vita facendoci passare attraverso l'ebbrezza del progresso, della tecnologia, dell'organizzazione del lavoro, della ricchezza, del senso di onnipotenza, delle dittature, delle guerre, delle ritrovate libertà, della nascita degli stati democratici, delle alleanze, della libertà di azione e di opinione, boom economico, consumismo, depressione , crescita-decrescita, globalizzazione. Fenomeni, correnti di pensiero, sistemi di vita che si sono rivelati ben lungi dalle aspirazioni e dalle aspettative della maggioranza della popolazione mondiale che, alla fine dei conti, sembra sempre più imbrigliata in una rete di poteri materiali ed immateriali

che ne condizionano la vita, tramite un ineluttabile processo di globalizzazione geopolitica-economica e culturale, in un contesto di omologazione in cui ciascuno si illude di perseguire idee proprie, ritenendosi arbitro del proprio destino, che è invece già segnato da altri. Basterebbe "disconnettersi" o "disincantarsi" per il tempo necessario ad analizzare in retrospettiva come "ha marciato " il mondo e come ne è uscito l'uomo che dovrebbe governarlo. E per uomo intendo quella maggioranza di illusi che, come si è già visto, sono inconsapevolmente (purtroppo) "usati" e sacrificati da quella "maledetta , esigua minoranza che ne condiziona la vita. Una minoranza che, condizionando la politica ed il sistema economico, appare all'uomo disconnesso e disincantato (dalla vita breve) come il capo di una triremi che, a colpi di frusta e, accompagnati dal suono di un tamburo, dà il ritmo necessario (regole da rispettare) spingendo i vogatori ad imprimere la massima potenza a quei remi per raggiungere qualunque nave avversaria e depredarla. Ai giorni nostri, non esiste più la frusta ed il tamburo ma degli "imbonitori" insospettabili che ci stimolano , incessantemente, con un ritornello penetrante basato su quattro parole chiave: Crescita, produzione, consumi, indebitamento" i.e : aumentare la crescita, aumentando la produzione ed i consumi, perseguendo, al tempo stesso, la riduzione della pressione del debito dopo che sia "adeguatamente" cresciuto anch'esso. Si tratta ormai di un "mainstream" che fa parte di una filosofia mascherata in cui non ci sono più grandi idee; filosofia materialistica in cui l'uomo diventa una entità "nulla" in balia di una pubblicità martellante, espressione di un mondo consumistico in cui il

destinatario viene "allevato", per carità non in batteria…tutt'altro : deve comprare , consumare, mangiare e digerire. Per il resto non deve pensare ad altro. Non ci accorgiamo che i "signori di questo mondo" ci trattano come strumenti di consumo ? Non siamo più in grado di avere una visione, non c'è più trascendenza neanche nella politica. Mi vengono in mente le parole del poeta e filosofo Marco Guzzi in una delle sue affollatissime conferenze : "Fai fare il loro mestiere ai grandi e tu continua a mangiare popcorn e bere Cocacola…" io aggiungerei : "mentre sei connesso col mondo intero dove qualcuno impara a tua insaputa , le tue abitudini, le tue ide e ti controlla…" Si stimolano i consumi a tutti i livelli e poi ci convincono che siamo degli spendaccioni che facciamo aumentare il debito. E come la mettiamo con gli ingenti risparmi sui conti bancari su cui incombono , in prospettiva, oscure manovre ? E il libero mercato? Libero mercato per chi? Per i paradisi fiscali ancora tollerati in Europa ? Per quelli che vanno a "delocalizzare" una fabbrica con relativa produzione all'estero senza tutele sindacali, con meno tasse, creando quella disoccupazione che viene scandalosamente presentata come ineluttabile: se una azienda non è produttiva va chiusa…E, ancora oggi, pensiamo di risolvere questi problemi, procrastinando la c.i.g.! Nel frattempo, in nome del "capitale" (che va nutrito) i "manovratori " continuano ad incrementare i loro profitti.

Queste considerazioni ci rivelano, con impatto abbastanza pesante, uno scenario che è il risultato di quei fenomeni di cui sopra : siamo ormai al "neo liberismo". Ma come la mettiamo

con il Covid 19? Per quanto devastante, sotto ogni punto di vista, pur avendo messo a nudo l'inadeguatezza dei nostri "sistemi" globali e nazionali, può ancora essere una opportunità di "cambiamento" per raggiungere l'auspicata "ripresa". Ma riusciremo a svegliarci in tempo dai condizionamenti sopra accennati prima che la quarta parola del ritornello, indebitamento, si presenterà con tutta la sua drammaticità quando "qualcuno" riterrà, come al solito, che è giunto il momento di riscuotere? Questo è il punto cruciale: rapidi, concreti ed efficaci provvedimenti, elaborati da una lungimirante politica nazionale e comunitaria (o globale per chi ci sta) potrebbero aiutarci ad evitare la resa dei conti già evocata da qualche tedesco (e non solo) che ricomincia ad alzare la cresta. Ma sarà mai possibile, se prima i politici ed i governi non fanno autocritica e guardano con occhi diversi a quella realtà in cui ci ha portato il " neoliberismo " ?

Credo che convenga dare un altro colpo alla botte più che al cerchio: siamo sulla strada giusta per "l'azione di ripresa" che, per spiegarla meglio ai poliglotti nostrani, si chiama "recovery". Sotto la guida di uno dei massimi esponenti dell'economia mondiale, abbiamo buone prospettive per risollevarci. Lui ha la forza ed il carisma, di tirare dritto per la sua strada, ascoltando tutti e scontentando molti come fanno solo i grandi uomini. E' ovvio che mi riferisca a Draghi. Ma, anche lui, segue i quattro comandamenti sopra citati o meglio persegue il raggiungimento di quegli obiettivi. Ne ha le capacità e la determinatezza e ha l'appoggio di tutte le menti sane, aperte e lungimiranti. Quindi, al momento, bisogna

andare avanti, celermente, affrontando con risolutezza tutti i problemi più gravi. Ma attenzione! Draghi ci aiuta a risalire la china per rimetterci "in gareggiata". Ma cosa accadrà quando saremo sul rigido binario di quelle regole munificamente allentate e pronte a essere ripristinate, al servizio di quell'ordine superiore che abbiamo storicamente accertato di aver retto il mondo producendo disoccupazione, fame, miseria, spoliazione indiscriminata delle risorse non rinnovabili? Saremo in grado di sconfiggere e sbugiardare quella minoranza che continua ad arricchirsi sui mali del mondo? Saremo in grado di fermare questa crescita (si fa per dire) volta a conseguire soltanto la remunerazione del "Capitale" (inteso nella sua vera essenza pecuniaria) a danno del "capitale umano" che viene remunerato e qualificato solo se al servizio del Capitale tanto biasimato da Karl Marx? (vedasi gli allevamenti in batteria delle più rinomate università europee e americane).

Considerazioni finali.

Ho commentato in maniera più o meno esplicita, i termini Capitalismo, Marxismo, Liberismo, Liberalismo, Globalizzazione, Neoliberismo,

Sarebbe per me facile e gratificante inquadrare le parole di questo mio lessico nel contesto delle varie "encicliche" papali che, a partire da Leone XIII fino ai giorni nostri, hanno segnato l'evoluzione e l'esperienza diretta delle citate dottrine dandone chiare, realistiche e rivoluzionarie interpretazioni, evidenziando le priorità da rispettare a tutela e valorizzazione

della "persona umana", rivelandone tutte le storture, i guasti, gli eccessi e le dannose conseguenze.

Tuttavia, per non urtare o alimentare pregiudiziali pensieri di natura anticlericale, oggi molto diffusi, sfido me stesso a chiudere questo mio "sproloquio" con l'ormai celebre " Alieno gentile" che, già nel 2017, così si esprimeva.

Marx e i difetti del capitalismo (e' facoltativo . Non siete obbligati a leggere)

Il più famoso e ambizioso critico del capitalismo, Karl Marx, viene spesso messo in contumacia dialettica, anche da chi non ha mia letto i suoi scritti, generalmente perché le sue idee politiche ed economiche sono state usate per progettare totalitarismi liberticidi o economie che poi si sono sviluppate disastrosamente.

Ciò nonostante, non dovremmo scartare Marx con troppa fretta; in fondo la maggior parte delle persone concorda sulla necessità di migliorare in qualche modo l'attuale sistema economico. Ed è possibile sfruttare a questo scopo una parte del lavoro di Marx, quella che potremmo definire "diagnosi" del sistema.

Marx nacque in Germania nel 1818; alla sua epoca il partito comunista non era molto più che un piccolo gruppo di intellettuali che sostenevano il rovesciamento della società classista e l'abolizione della proprietà privata. Mentre il capitalismo muoveva i primi passi, Karl Marx fu uno dei suoi critici più intelligenti e percettivi.

Questi furono alcuni dei problemi che identificò:

Il lavoro "aliena"

Una delle più grandi intuizioni di Marx è che il lavoro possa essere una delle fonti delle nostre più grandi gioie: "vedere sé stessi, proiettati negli oggetti che si è creato"

Il lavoro, insomma, è uno strumento per esternare cosa c'è di buono in noi.

Un'occasione, già allora, sempre più rara: uno dei cardini del capitalismo è la spinta al lavoro estremamente specializzato, perché rende l'economia più efficiente, ma comporta anche che non sia quasi mai possibile, per un lavoratore qualsiasi, ricavare un senso del contributo genuino che sta apportando ai veri bisogni dell'umanità.

Marx sosteneva che il lavoro moderno conduce alla Entfremdung (alienazione)

ovvero una sensazione di disconnessione tra ciò che si fa tutto il giorno e ciò che si sente di essere veramente e ciò che si pensa di poter idealmente offrire all'esistenza.

Il lavoro è precario

Il capitalismo rende l'essere umano sacrificabile, perché lo riconduce ad un semplice fattore tra gli altri nelle forze di produzione, che può essere spietatamente lasciato andare nel momento in cui i costi salgono o si possono ottenere dei risparmi attraverso la tecnologia.

Marx colse che nel profondo di noi stessi, non vogliamo essere arbitrariamente lasciati; l'essere umano è terrorizzato

dall'idea dell'abbandono. Dal punto di vista emozionale, il comunismo esprime il desiderio radicato di avere sempre un posto nel cuore del mondo, di non essere allontanati mai.

Il Lavoro viene remunerato meno del Capitale

Questa è forse la preoccupazione più ovvia che Marx nutriva nei confronti del capitalismo. In particolare, egli credeva che i capitalisti riducessero gli stipendi dei lavoratori quanto più possibile al fine di ottenere un ampio margine di profitto: Ursprüngliche akkumulation (accumulazione primitiva).

Mentre i capitalisti vedono il profitto come una ricompensa per l'ingenuità e il talento tecnologico, Marx puntava il dito sul profitto, vedendolo semplicemente come un furto, e ciò che viene rubato è il talento e il duro lavoro della tua forza lavorativa.

Per Marx il capitalismo si riduce a pagare un certo prezzo a un lavoratore per fare qualcosa e poi venderla a un prezzo molto più alto. In pratica per Marx il profitto è un termine elegante per 'sfruttamento'.

Il capitalismo è instabile

Marx propose che i sistemi capitalistici fossero strutturati per avere delle crisi in serie, periodiche. Per lui le crisi sono endemiche nel capitalismo – e sono causate dal fatto che siamo in grado di produrre troppo – molto più di quanto abbiamo bisogno di consumare.

Le crisi capitalistiche sono crisi di abbondanza, piuttosto che – come nel passato – crisi di scarsità.

Le fabbriche diventano così efficienti che potremmo dare a tutti gli abitanti di questo pianeta un'automobile, una casa, accesso a scuole e ospedali decenti. Per Marx è sufficiente che pochi lavorino, perché l'economia moderna è molto produttiva. Ma questa mancanza di bisogno di lavorare viene descritta col termine spregiativo di "disoccupazione", anziché chiamarla -come Marx suggerisce- "libertà".

C'è tanta disoccupazione per una ragione banale: siamo efficienti. Quindi non siamo tutti richiesti in prima linea.

A questo punto dovremmo – pensava Marx – rendere ammirabile lo svago. Dovremmo ridistribuire la ricchezza delle grandi corporazioni, che ricavano così tanto denaro in eccesso, e darla a tutti.

Duecento anni dopo la sua nascita, l'evoluzione della robotica e dell'Intelligenza Artificiale, fanno ipotizzare che la visione di Marx possa tornare in auge. E prima di alzare perplessi un sopracciglio, è il caso di ricordare che Marx profetizzò la fine della classe contadina quando questa costituiva la stragrande maggioranza della popolazione e ancora nel 1945 rappresentava oltre il 50% della popolazione delle economie sviluppate…

Il capitalismo non fa bene ai capitalisti

Marx non pensava che i capitalisti fossero malvagi. Per esempio, egli era ben consapevole dei rimpianti e delle segrete agonie che si celano dietro il matrimonio borghese. Marx sosteneva che il matrimonio fosse in realtà un'estensione degli affari commerciali, e che la famiglia borghese fosse gravida di

tensione, oppressione e risentimento, con persone che stavano insieme non per amore ma per motivi economici.

Marx credeva che il sistema capitalistico forzasse tutti a porre gli interessi economici al centro delle loro vite, impedendo loro di vivere profonde, oneste relazioni. Egli chiamò questa tendenza psicologica: Warenfetischismus (feticismo delle merci)

perché ci fa dare valore a cose che non hanno un valore oggettivo. La sua speranza era che le persone venissero liberate dalle costrizioni economiche così che potessero permettersi di cominciare a prendere decisioni sensibili e sane nelle loro relazioni.

Il femminismo del XX secolo sosteneva che le donne dovessero semplicemente essere in grado di andare al lavoro. La risposta di Marx fu più subdola: questa insistenza femminista non fa altro che perpetuare la schiavitù umana. Il punto non è che le donne dovrebbero imitare le sofferenze dei loro colleghi maschi, ma che gli uomini e le donne dovrebbero avere l'opzione permanente di godere dello svago. (qui qualche enciclica illuminante della Chiesa non guasterebbe ndr).

Un aspetto importante del lavoro di Marx è che propone una chiave di lettura filosofica, secondo cui il sistema economico colora le idee che finiamo per avere. L'economia genera ciò che Marx definì una "ideologia".

In una società capitalistica, la maggior parte delle persone crede a cose che non sono altro che giudizi sul valore che derivano dal sistema economico. Ad esempio, che una persona

che non lavora non valga nulla, che l'ozio (protratto per più di un paio di settimane l'anno) sia peccaminoso, che più averi ci rendano più felici e che le cose (e le persone) di valore faranno invariabilmente soldi.

In breve, uno dei mali maggiori del capitalismo non è che ci siano persone corrotte al vertice -questo vale per qualsiasi gerarchia umana- ma che le idee capitalistiche insegnino a noi tutti ad essere ansiosi, competitivi, conformisti e politicamente compiacenti.

Alzi la mano chi si sente un po' Marxista

Marx non si limitò a delineare cosa andasse storto con il capitalismo: abbiamo anche dei riferimenti a quello che Marx considerava un ideale futuro utopico.

Nel suo Manifesto Comunista, egli descrive un mondo privo di proprietà privata o ricchezze ereditate, con un'imposta sul reddito ripidamente graduata, controllo centralizzato di banche, comunicazioni e trasporto, ed educazione pubblica gratuita. Marx si aspettava anche che la società comunista avrebbe permesso alle persone di sviluppare molti aspetti diversi della loro natura: "in una società comunista…è per me possibile fare una cosa oggi e un'altra domani, cacciare al mattino, pescare nel pomeriggio, allevare bestiame la sera, criticare dopo cena, così come mi viene voglia, senza mai diventare cacciatore, pescatore, allevatore o critico"

Dopo che Marx si trasferì a Londra, fu supportato dal suo amico e partner intellettuale Friedrich Engels, un uomo ricco il cui padre possedeva uno stabilimento di cotone a

Manchester. Engels coprì i debiti di Marx e si assicurò che i suoi lavori venissero pubblicati: Il Capitalismo ha pagato per il Comunismo.

Marx non era un intellettuale ammirato o popolare ai suoi tempi. I suoi contemporanei avrebbero riso all'ipotesi che le idee di Marx avrebbero potuto rinnovare il mondo. Eppure appena pochi anni dopo lo fecero: i suoi scritti diventarono la chiave di volta per alcuni dei più importanti movimenti ideologici del ventesimo secolo.

Marx fu quindi una sorta di brillante dottore agli albori della medicina. Riuscì a riconoscere le "malattie" del capitalismo, mentre fu più problematico il suo approccio alla "prognosi", ovvero a come procedere per curarle. Ancora oggi abbiamo bisogno di andare a cercare cure che funzioneranno davvero. Come Marx stesso dichiarò:

"finora i filosofi hanno soltanto interpretato il mondo in vari modi. Il punto, tuttavia, è trovare il modo di cambiarlo".

Aggiungo: Ci riusciremo, tutti, debellando l'egoismo, rispettando maggiormente la persona umana e la natura, ridimensionando il materialismo, l'edonismo e l'ateismo alla luce di una auspicabile ritrovata trascendenza che va ben oltre la nostra vita. Ravenna, 30 giugno 2021

Tobia Costagliola

LA LEZIONE DI NINO BIXIO

L'Unità d'Italia cominciò dalla lingua del mare

Il linguaggio che noi trattiamo è quello *navale* e l'Italia nonostante alcuni detrattori ha una lingua navale antichissima, originale, a cui attinsero altre nazioni . L'unità d'Italia cominciò proprio dalla lingua del mare , il vocabolario navale insegnato nelle scuole militari e nautiche.
Un' antologia del linguaggio marinaresco scritta dal professor Emanuele Celesia, avvocato, morto a Genova nel 1889 ,ripubblicata nel 2004 dall'editore Frilli , approfondisce la storia dell'unità d'Italia attraverso il linguaggio navale ; è più corretto chiamarlo navale piuttosto che marinaro , marinaresco , marino , nautico anche se questi distinguo non cambiano molto il significato secondo l'uso che ne facciamo.
In una sapida conversazione tra Celesia e Nino Bixio, al comando nel 1866 del bastimento "Assereto", quest'ultimo riscontra i riferimenti storiografici del linguaggio navale, denunciando già allora le carenze delle scuole e della politica marinara del governo .
" *La lingua marinaresca*, come v'è noto, dice Nino Bixio, *non fa difetto in Italia , si tratta solo di darle nuovo vigore , anziché adulterarla col fango di parlature straniere…Sapete voi chi sta spegnendo in Italia la lingua marinaresca ? Le scuole nautiche*

, *vantiamo un centinaio di istituti nautici*…" (Forse Bixio ha esagerato un po' nel numero…)
Esisteva allora (1870) una Biblioteca circolante marittima con lo scopo di raccogliere la storia, la vita e la scienza del marinaio..*" I nostro classici riboccano di allusioni marinaresche;le arti, le industrie e tutte le discipline si avvantaggiano di questa lingua*, " commentava Nino Bixio.
Facendo un rapido balzo ai giorni nostri è interessante annotare il progetto del Comitato Il Mare ci Unisce che coinvolge oltre che molti enti e istituzioni anche la commissione europea e che ha preso vita nel settembre 2009 in una rassegna internazionale (biennale) di letteratura e cultura marinaresca a Lerici e parallelamente la rassegna di Camogli . Un'altra iniziativa culturale si era svolta nell'ottobre 2007 nell'ambito della VII edizione della Settimana della Lingua italiana nel mondo intitolata "L'italiano e il mare" a bordo della nave scuola della Guardia di Finanza , "Giorgio Cini ", che ha scalato i principali porti dell'Adriatico e del Tirreno.
0ltre all'abbondante esposizione di libri e testi raccolti dalla Biblioteca del Mare di Giulia D'Angelo, coordinatrice della mostra, merita menzionare la presentazione di due pubblicazioni , " Il lessico nei traffici via mare" e "Storie di Finanzieri e Contrabbandieri ", dedicate al linguaggio usato dai contrabbandieri e dai finanzieri di mare nelle aree portuali entrato a far parte del " parlato " quotidiano. La Marineria tradizionale in Adriatico è stata oggetto nel 1994 di una conferenza internazionale i cui atti sono stati pubblicati dal comune di Grado per Edizioni della Laguna e nel maggio 2000 a Trieste fu istituito il Gemellaggio Adriatico dal Golfo di Trieste alla " Sensa " di Venezia per la pace e la collaborazione fra i popoli del nostro Mare, atti raccolti nel Civico Museo del Mare di Trieste. La Comunità di Lussinpiccolo nella sede di

Trieste conserva testi e reperti dell'isola ricca di storia marinara, mentre a Monfalcone è stata creato il Museo della cantieristica italiana. A Milano è stata fondata nel 1983 con lo scopo di unire tutti gli interessati alle " cose del mare " la Associazione Italiana di documentazione marittima e navale.
La linguistica marinara affonda nella terminologia tecnica il consolidamento della nostra lingua nazionale .
Due esempi storici di questo linguaggio sono " Il Consolato del Mare ", raccolta di usi, costumi ,procedure commerciali e legali che ebbero valore di leggi in vigore dall'anno 1000 per molti secoli e diffuso in vari Paesi non solo del Mediterraneo e il "Capitolare Nauticum " (1255) consuetudini marittime e diritto navale della Repubblica di Venezia.
Linguaggio, quindi, come comunicazione oltre che come fonte giuridica e di cultura marinara.
Nel 1996 l'Eni pubblicò un supplemento alla rivista bimestrale Ecos intitolato "Le parole del mare" , 339 parole (italiano e inglese) per entrare nell'area dell'offshore, un contributo notevole di questo mondo equoreo .
Nella letteratura tecnica definiamo classici il vocabolario di P. Alberto Guglielmotti del 1870 e il Dizionario tecnico marinaresco del capitano Salvatore Puglionisi (1920), che nella sua premessa sottolinea come non vi sono differenze di linguaggio tra le diverse regioni marinare, perché la lingua è simile e "le dissomiglianze sono dovute soltanto alla differenza di pronuncia, alle elisioni, alle desinenze ed a tutti quegli eufonismi dovuti ai vari dialetti, rarissime le voci radicalmente diverse. Puglionisi ci ricorda il Dizionario di marina del Parilli e i testi del prof. Imperato; un notevole ruolo in questo campo lo svolge la Lega Navale Italiana con la sua Rivista nata nel 1897. Mettiamo ancòra in rilievo che la precisione e la perfezione del linguaggio marinaresco sono antica prerogativa delle relazioni delle Accademie Navali. Tommaso Gropallo e

Carlo De Negri con i loro libri e gli studi raccolti dall'Associazione ligure di archeologia e storia navale confermano nel linguaggio del mare lo zoccolo compatto dell'unità nazionale attraverso regioni e costiere.
Mare, sostantivo maschile in italiano, femminile in francese, neutro in latino. Purtroppo, per gli inglesi la nave ha *cambiato sesso*, dall'articolo femminile (she) al maschile. Ma, a quanto ci risulta, nella patria dello *shipping* la nave continua ad essere un soggetto femminile.

Narratori, pittori e fotografi , come "vedono" il mare
I Giornali Nautici , scritti spesso in forma di relazione , sono pagine scritte dai comandanti con un linguaggio conciso ed essenziale che ha influito sulla letteratura moderna, come vedremo più avanti. Franco Prevato di Venezia ha raccolto, si può dire salvato, nel 1994, i Giornali Nautici di 64 navi di proprietà o gestite dalla Società Adriatica ; ci sono dentro i libri la vita di uomini e di navi di una compagnia che ha svolto una parte vitale della nostra marina mercantile nei traffici con il Medio Oriente. Potete trovarlo questo materiale in Internet, ma è bene sapere che l'Archivio di Stato, almeno quello di Genova, conserva i giornali nautici delle navi dal XIX secolo ad oggi, un vero tesoro, consultabile e fotografabile che non trovate nella " Rete ".
Una finestra, anche se piccola nella stesura di questo saggio, merita di essere schiusa sulla pittura, soprattutto dell'Ottocento e del Novecento, i pittori olandesi e inglesi dei secoli XV e XVI. L'arte è contemplazione, intuizione lirica. Letteratura, musica e pittura parlano per noi come la pittura di Gaspar David Friedrich (1774-1840), considerato l'artista "manifesto " del romanticismo perché la sua arte è storia, musica, poesia, sacro.

Tra i tanti pittori, siamo consapevoli delle inevitabili omissioni, ci piace ricordare l'americano Winslow Homer che negli anni 1867 e 1896 " descrisse " sulle sue tele la forza dell' Oceano interpretandolo come nessuno aveva mai fatto , il francese Gustave Courbet maestro nell'evocare sulle tele la drammaticità dei scenari marini , gli impressionisti come Claude Monet , la scuola dei neo impressionisti , i grandi maestri come Gauguin, Manet fino ai nostri pittori marinisti come Rubaldo Merello, Domenico Gavarrone Caselli, Discovolo , Pergola e Giuseppe Arigliano, pittore del mare ,che conosceva bene, mancato dieci anni fa.
Meta sulla costiera sorrentina ha dato i natali – scrive l'ammiraglio Renato Ferraro- al più grande dei pittori di marina italiani, Edoardo de Martino, 1838, ufficiale della Regia Marina dell'Italia unita , le sue tele si trovano persino a Buckingham Palace. Paolo Bembo, ammiraglio , direttore della rivista Lega Navale ha scritto e continua a divulgare con esempi e immagini la pittura di mare dei secoli scorsi.
Protagonisti il mare e i velieri , e le battaglie navali dove nei particolari si evidenziavano il corpo a corpo dei combattenti all'arrembaggio, la valentìa degli uomini di mare e anche di arme. A quest'arte bisognerebbe associare la fotografia , Arnaldo Fraccaroli tra i grandi fotografi di mare. Ma credo che Dario Lanzardo da Torino o Sandro Emanuelli da Carloforte abbiano "scritto " (e continuano) con i loro *scatti* immagini di una bellezza olimpica.

***

Una sintesi

REALTA' E FANTASIA TRA LAVORO E LETTERATURA

di Decio Lucano

Siamo figli della terra o del mare ?

L'autorevole opera del professor Silvestro Sannino, intitolata " Storia della Navigazione", due volumi di più di mille pagine , edizioni La Tribuna, latribunaonline.net, uscita alla fine del 2007, ci aiuta, nei limiti del nostro breve saggio, a scandagliare a tutto campo questo mondo chiamato Mare, dall'antichità fino ai giorni nostri.
In questo lungo percorso temporale s'intrecciano mitologia, epoche e civiltà che hanno fatto la Storia. Grandi nomi come Omero (Odissea è il primo libro di mare?); Virgilio, Dante, Aristotele, Platone hanno preso spunto dalla navigazione, intesa anche come arte (architettura navale e nautica), per incentrare sull'uomo-*pilota* il loro pensiero.
Navigazione e vita sono un binomio indissolubile. "Nave" dall'antico vuole dire che navigare è vivere, anzi esistere, il tutto nel segno dell'avventura e della ricerca, ecco perché tanto fascino avvolge questo mondo.
Vivere il Mare significa navigazione e cioè scienza, tecnologia e arte attraverso il progresso culturale, civile e sociale dell'umanità, un viaggio ideale attraverso le civiltà e i traffici marittimi, le grandi scoperte geografiche, dal mondo pagano al mondo cristiano, i contributi scientifici degli antichi arabi che a loro volta li hanno ricevuti da altre civiltà, il risveglio del Basso Medioevo, le epopee dalla vela al vapore ai nostri giorni.

Navigheremo sotto costa, per non caricare troppo la *barca*…, per non spaventare chi ancora guarda con diffidenza il mondo del mare e i suoi abitanti, i fantomatici " *lupi di mare* ", che non sono mai esistiti. Scopriremo che chi naviga o si occupa di cose di mare è spesso una persona di " terra", che guarda al mare perché non vede l'ora di partire, per necessità o passione.
Molti dei bravissimi comandanti di velieri non sapevano nuotare e il loro pensiero, lo sguardo, l'obiettivo era, oltre che portare a destino nave e carico, la loro terra, la loro famiglia.
La realtà a terra (delitti, catastrofi ambientali, una società senza scrupoli etici, ecc.) ha superato la fantasia, in mare nonostante le profanazioni (nello sfruttamento dei fondali e la rapina sui relitti) c'è ancora molto da scoprire.
Secondo gli ultimi dati solo il 2% di questo mondo è conosciuto.
Mi piace ricordare la frase di un illustre studioso: " *L'uomo fisico è immerso nel fluido (spazio), l'uomo essere parlante circondato dal Mare delle storie, massa in continuo movimento…*"

---

da LIGURIA NAUTICA, la rivista on-line che parla del mondo

Nel libro "Tre Oceani" il racconto del primo giro del mondo di un velista italiano

Lorenzo Bono è l'autore di "Tre Oceani", libro pubblicato da Nutrimenti Mare, in cui racconta la leggendaria impresa di Francesco Aurelio Geraci, primo italiano che in epoca moderna ha compiuto un giro del mondo in barca a vela

Era il 1932 quando Francesco Aurelio Geraci partì per il giro del mondo in barca a vela. Il primo italiano a compiere questa impresa in epoca moderna ha completato la sua circumnavigazione, dopo quasi tre anni e 27.775 miglia, con una barca in legno di 10 metri, senza motore e senza radio. A raccontarlo è Lorenzo Bono, nel suo libro "Tre Oceani" (320 pagine, 16 euro), pubblicato dalla casa editrice romana Nutrimenti Mare.

Nessuno lo sapeva fino ad ora, ma fra i pionieri dell'epoca d'oro della vela va iscritto a tutto diritto anche un italiano partito il 18 agosto 1932, con una piccola barca di legno senza motore, né radio, per fare il giro del mondo. Solo grazie ai diari di bordo gelosamente custoditi dalla nipote, Lorenzo Bono ha potuto raccontare l'incredibile e appassionante avventura di Francesco Aurelio Geraci, comandante di Marina, salpato da Napoli insieme a un giovane compagno per il grande sogno di attraversare tre oceani e girare il mondo a vela.
Siamo in piena era fascista. Geraci è un ufficiale della Marina, ha risorse finanziarie limitate e deve giocoforza cercare il sostegno delle gerarchie che a lungo, ottusamente, gli faranno mancare l'appoggio richiesto. Durante la traversata dell'Atlantico l'imbarcazione affronta una tempesta eccezionale con venti di 300 km/h, che provocano oltre tremila morti sulle coste di Cuba.

La traversata dell'Oceano Indiano viene compiuta in un'unica tappa di 5.200 miglia senza scalo, in 71 giorni di navigazione da Java fino ad Aden, stabilendo un record rimasto imbattuto fino agli anni Ottanta. Molti sono gli incontri con personaggi estremi e pericolosi, come i pirati del mar dei Caraibi, gli eremiti nudisti delle Galapagos o i cannibali delle isole Banks.

Il giro del mondo si conclude a Fiumicino il 4 giugno 1935. In 399 giorni di navigazione effettiva sono state percorse 27.775 miglia.
Quella raccontata da Lorenzo Bono in "Tre Oceani" è una grande storia di mare rimasta praticamente ignota fino a oggi. Miglia dopo miglia, scalo dopo scalo, Bono propone al lettore il racconto del viaggio, ma anche interessanti fotografie e documenti, come i telegrammi con le autorità dei vari Paesi visitati, a partire dallo scambio di comunicazioni con Benito Mussolini, fino ad ambasciatori e direzioni portuali, ma anche registri e pagine del diario di bordo.

L'AUTORE – LORENZO BONO
Lorenzo Bono, appassionato velista da oltre cinquant'anni, è nato in Sicilia e vive a Roma. Ingegnere, per professione ha viaggiato in quasi tutti i Paesi arabi, in Africa e in Argentina. In gioventù ha partecipato a regate in Italia e in Inghilterra. Ha navigato per molti anni in tutto il Mediterraneo con le diverse barche che ha posseduto. Una di queste è stata da lui stesso interamente progettata e fatta costruire in legno lamellare nel Cantiere Alto Adriatico di Monfalcone, nel 2006.

Tre Oceani di Lorenzo Bono
Nutrimenti Mare, Roma, 21
Pagine: 320, illustrate in b/n
16,00 euro.
Giuseppe Orrù

fine