

“ La vita è breve , l’arte lunga, le occasioni incerte, gli esperimenti pericolosi, e le deduzioni difficili”.
IPPOCRATE , Coo, 460 a C., medico, padre della medicina.

Tra i tanti scritti di Ippocrate questa sua acuta massima ci pare più consona con i nostri tempi e le sue gravi problematiche . (DL)

●*●*●*●*●*●*●*●*●*●

Navi ospedale come presidio medico per disastri ambientali, guerre e pandemie

Quanto successo a Beirut mi porta a riconsiderare l’idea di un suo lettore (*ing.Flavio Scopinich, ndr*) relativa a navi ambulatorio/ospedale da utilizzare come presidio medico avanzato per le isole in tempi “normali”, e come presidio medico di emergenza in casi come questo. Una nave attrezzata può intervenire rapidamente per dare sollievo alle strutture ospedaliere del luogo, messe

sotto pressione dalla gravità dell'evento o strutturalmente incapaci di gestire anche solo la normalità. Al di là delle dichiarazioni di solidarietà e di amicizia dei vari governi, l'invio di navi di questo genere darebbe immediato aiuto alla popolazione e contribuirebbe non poco alla costruzione e al mantenimento di rapporti di amicizia e di solidarietà di cui tutti noi abbiamo bisogno.

Un RoRo adeguatamente attrezzato potrebbe, con poca spesa, avere un impatto formidabile.

Cordiali saluti

Nazareno Cerni

Il nostro Ministero dell'Interno ha noleggiato due navi della GNV per posizionarle lungo le coste della Calabria e Sicilia allo scopo di raccogliere migranti che ogni giorno sbarcano clandestinamente in quelle acque.

Le hanno definite navi quarantena.

Ma la proposta del dottor Nazareno Cerni è un'altra, come si legge, più nobile, proposta che dovrebbe trovare nella UE una linea di solidale partecipazione. (DL)

RIFLESSIONI

Il populismo logistico

Caro Decio, nel recuperare il tempo in cui sono "sbarcato" (*dalla nostra carretta telematica ndr*) mi sono accorto di un interessante dibattito in tema di

Intermodalità Ferroviaria. Si tratta di argomenti su cui ho studiato abbastanza; l'anno scorso mi sono cimentato in una relazione per l'amico Fuochi al Propeller di Milano. Sostengo da ormai un po' di tempo, ovviamente con scarsa popolarità visto che prevale ormai il c.d. "populismo logistico", che anziché costruire porti si dovrebbero costruire binari per l'AC (non ci serve nemmeno l'AV) ricordandosi che l'Italia è attraversata dagli Appennini. Ma mi rendo conto che il tema non fa rumore e non contribuisce a portare voti agli arringatori ignoranti che ci circondano.

Un caro abbraccio ferragostano.

Fabrizio Vettosi

Managing Director VSL Club SpA Investment & Advisory

○○*○○*○○*○○

Beirut. non tutto è perduto. Resta un esile filo di speranza e di rinascita

La stampa e le TV italiane hanno dato ampio spazio nel riportare lo scoppio avvenuto poco distante dalle banchine di Beirut.

Leggo da altra fonte che lo scoppio è stato equivalente a un terremoto di 4,5 gradi della scala Richter !

Detto questo, però, nessuno si è degnato di riportare che le Gru portacontainers nel porto di Beirut non hanno "quasi" subito danni: le operazioni di sbarco / imbarco sono già riprese.

Sembra strano ma queste buone notizie da Beirut ci sono pervenute via Abidjan tramite il nostro amico Enzo Esposito

Tobia Costagliola

L'ANALISI

di Tobia Costigliola

ASSICURAZIONI E IPOTESI SUGGESTIVE PRASSIE PROCEDURE

Nella mia analisi della tragedia del Moby Prince, pur avendo abbondato nei dettagli, sfidando il grado di sopportazione dei lettori, non ho riportato tutto quanto è emerso dalle inchieste, cercando, nei limiti del possibile, di limitarne il contenuto all'essenziale. Tuttavia, ritengo doveroso, dopo i vari commenti alla mia analisi (vedasi Bertoli, Scopinich, Bisio, Reggio ed altri) dare ulteriori spiegazioni su alcuni punti cruciali, enfatizzati dai Media che, mentre evidenziano una grossolana "ignoranza", alimentano ipotesi suggestive di brogli, accordi segreti, macchinazioni, paradisi fiscali, segreti di Stato (solo perchè l'Agip di allora era una società di Stato).

Le mie spiegazioni non provengono da una cultura accademica ma soltanto dalla diretta esperienza di una vita trascorsa all'interno di qualche azienda armatoriale. Secondo me, non c'è neanche bisogno di pubblicazioni specializzate né d'oltre Manica, né nostrane (ce ne sono

tante anche in Italia). Visto che nel mirino ci sono i giornalisti , sarebbe gratificante, istruttiva e meritoria l'iniziativa di una indagine giornalistica, in tempi non necessariamente "sospetti", presso primarie aziende armatoriali o assicurative, ponendo tutte le domande necessarie a chiarire dubbi e conoscere ciò che "non si sa". Dicevo che sarebbe un' opera meritoria perché, vagliando le domande e confrontando tutte le risposte, si potrebbe trarne un interessante servizio-inchiesta utile anche alla pubblica opinione. Non sarebbe la prima volta: se ne fanno tante, su tanti argomenti, tutte le settimane, vedi ad esempio, Milena Gabanelli , i quaderni del sole 24 ore, servizi di Espresso, Repubblica, Panorama, giusto per citarne qualcuna. Si tratta di una carenza che evidenzia, purtroppo, un problema molto più grande di cui ci occupiamo da sempre : la scarsa conoscenza o "coscienza" degli italiani, della vitale importanza del mare , della sua economia e di tutti i suoi coinvolgimenti. Dovremmo tutti saperne di più, stampa e media inclusi; crociere, diporto e spiagge ne sono solo una minima componente.

Eccomi ora al punto, con un lessico molto soggettivo per evidenziare il significato di alcune parole e per spiegare alcune prassi e procedure assicurative.

Polizza Corpo e macchina (H&M)-Valore assicurato della nave

Che si tratti di una nave di nuova costruzione o di una nave di seconda mano, il valore assicurato è costituito da

Prezzo d'acquisto o di costruzione

Costi del primo armamento o spese fatte per mettere la nave in condizioni di esercizio.

Interessi e Sborsi (I&S)

Nolo

L'importo totale costituisce il valore assicurato Corpo e Macchina (H&M) assicurato con una polizza definita di "Rischi ordinari" che vanno dalla singola avaria fino alla perdita totale.

Mi è d'obbligo ripetere, nel caso che non sia già stato abbastanza chiaro, che il premio che l'assicurato corrisponde all'assicuratore è proporzionato al valore assicurato che non corrisponde, necessariamente, al valore di mercato.

Gli "Interessi e Sborsi" o "Disbursements" sono una assicurazione integrativa della copertura "corpi" che è collegata solo alla condizione di "perdita totale" della nave. In linea di massima, serve per compensare i danni economici derivanti all'armatore per la perdita di un "mezzo di produzione" (la nave assicurata). Ho sperimentato qualche caso in cui, contrariamente a quanto si possa immaginare, l'assicurazione I&S è servita ad integrare il valore della nave che veniva tenuto basso, dall'armatore, per la semplice esigenza di corrispondere un premio assicurativo più basso. In assenza di vincoli ipotecari. La copertura I&S, pur se soggetta alla legge italiana, deriva dalle "Condizioni inglesi" che regolano quasi tutta la materia assicurativa navale. Nella prassi corrente, tuttavia, il valore dei

“Disbursements” non può superare il 25% del valore Corpo e Macchina dianzi citato.

Un altro particolare, a scanso di equivoci che potrebbero innescare inchieste giornalistiche e giudiziarie : la somma assicurata per I &S è dovuta per intero all’armatore assicurato senza alcuna evidenza o dettaglio circostanziato del danno subito. Si tratta di una polizza che viene definita “stimata”(sempre in riferimento alla “perdita totale”).

Quasi sempre l’ammontare del valore assicurato è anche imposto dai creditori ipotecari a tutela del finanziamento totale o parziale della costruzione o dell’acquisto.

Spesso capita che il valore dell’ipoteca che grava sulla nave, viene ridotto, periodicamente in base allo stato di “ripagamento” del debito. Ciò consente all’armatore di avere spazio per altre eventuali ipoteche a garanzia di ulteriori finanziamenti , non solo per la stessa nave, ma anche per altra nave di sua proprietà. Tutto ciò per ribadire l’importanza, in alcuni casi, di mantenere inalterato il valore assicurato della nave indipendentemente dal suo valore di mercato.

Va anche precisato che, nel caso frequente di credito ipotecario, è usuale l’inserzione nella polizza “corpi” di una clausola di vincolo a favore del creditore ipotecario (“loss payable clause” secondo la procedura inglese). Questa clausola vincola le indennità dovute dall’assicuratore all’assicurato a favore del creditore ipotecario con tutta una serie di procedure che non sto qui ad elencare. Tuttavia per offrire al creditore

ipotecario una maggiore garanzia , viene ormai adottata da tempo una ulteriore forma di assicurazione denominata “Institute Mortgages Interest Clauses-Hull” il cui costo è sopportato dal finanziato (l’armatore).

Mentre ritengo ovvio il significato del “valore di mercato” (legato allo stato della nave, età e mercato di compravendita relativo alla stessa tipologia), devo dire ancora qualcosa sul “valore di libro”. Tale termine , scoperto durante i vari “approfondimenti” delle indagini giornalistiche e non solo, hanno ancora dato adito a sospetti di brogli, mistificazioni fiscali , ecc.

“Il valore di libro” riportato nella situazione patrimoniale dell’armatore è costituito dal valore iniziale della nave al netto degli ammortamenti periodici (regolati dalle vigenti leggi) e potrebbe essere meglio definito come “valore residuo”. Conseguentemente, non coincide necessariamente col valore di mercato né col valore assicurato che può restare immutato per tutta la vita della nave salvo variazioni dettate da opportunità gestionali.

Polizza Rischi di Guerra

Parlo di questa polizza particolare per il semplice motivo che , durante tutti gli anni in cui si è parlato e scritto del Moby Prince , la scoperta di questa polizza, da parte di alcuni inquirenti e dei Media ha mantenuto

in vita le ipotesi più assurde e fantasiose senza che nessuno andasse all'origine per approfondire di cosa si trattava. L'infantile domanda più ricorrente, rivolta, sorprendentemente ai lettori (!?) è stata : Perché assicurazione per rischi di Guerra in tempo di pace e su traffici liberi da stato bellico ? “gatta ci cova! La nave fa traffici segreti con zone di guerra?” E così via : un “ambaradan” su cui valenti giornalisti hanno dato il meglio di se stessi, compiacendosi dell'interesse che suscitavano nei lettori mantenendo vivo questo mistero “inspiegabile”. Eppure, come già detto, bastava andare alla fonte per chiedere lumi sul buio della loro comprensibile ignoranza.

Ma dal punto di vista giornalistico è stato più conveniente tenere alta la “suspense” e ...l'immaginazione ...

Ed eccoci al punto.

Bisogna sapere che, anche in tempo di pace, vengono assicurati i rischi di guerra. Ma perché? Perché, innanzitutto, è insito nell'assicurazione il concetto di “prevenzione”. Questo significa fornire una copertura contro l'improvviso insorgere di un conflitto, sommossa e altro che coinvolgono la nave nell'area o nel porto in cui si trova o è destinata.

In caso di credito ipotecario, la polizza Rischi di Guerra è una polizza ordinaria, con un premio minimo e ragionevole, stabilito in base alla situazione generale relativa ai traffici su cui la nave è destinata. All'insorgere di un conflitto, l'assicuratore/riassicuratore ha la facoltà di stabilire un

premio extra, proporzionale alla gravità del conflitto, riservandosi anche di risolvere la copertura, se necessario. Non entro nel dettaglio di questo interessante argomento che include tante situazioni che richiederebbero un lungo trattato. Quanto scritto dovrebbe essere comunque sufficiente a smontare i “solleticanti” misteri.

P&I (Protection and Indemnity)

Alcuni giornalisti sono letteralmente impazziti quando hanno scoperto che alcuni indennizzi sono pervenuti dalle Bermuda. Qualcuno si è anche recato laggiù per indagare su questo sospetto coinvolgimento di “paradisi fiscali”: roba grossa! Che però è finita in una bolla di sapone. Avevamo già evidenziato che i principali P&I Clubs risiedono alle Bermuda. Se il P&I è tenuto a corrispondere un indennizzo esegue un bonifico dalla Bermuda. Cosa c'è di strano ? Eh! ma questo sconvolge la fantasia di molte persone.

Accordo tra assicuratori

Come abbiamo visto, l'accordo tra gli assicuratori della nave investita (Agip Abruzzo) e la nave investitrice (Moby Prince) ha suscitato dubbi e perplessità negli stessi inquirenti, anche per la sua rapida conclusione, senza tuttavia rivelare alcuna irregolarità, frode o mistificazione, né di natura commerciale, né legale. Eppure tale accordo viene annoverato nella lunga lista dei misteri legati alla tragedia. Premetto che l'accordo tra assicurazioni, salvo casi in cui una delle parti (o

entrambe le parti) non ammette e rigetta la responsabilità del proprio assicurato, è, statisticamente, la prassi più comune per quanto riguarda la polizza corpi mentre la responsabilità civile nei confronti dei terzi è regolata dai Clubs P&I . Anche questi ultimi , spesso possono trovare la convenienza di un accordo. Può anche capitare che le due parti in causa appartengano allo stesso Club. Allo stesso modo, pur se gli assicuratori italiani o i brokers sono diversi tra loro, può capitare che i riassicuratori londinesi o almeno una parte di essi siano gli stessi. Tutto questo non complica le procedure ma può anche facilitarle. Chiaro?

Antiche regole e legislazioni del mare

Non sto qui a raccontarvi le varie forme di assicurazioni e tutti i rischi assicurabili nonché il funzionamento dei P&I che , storicamente, col loro ruolo “mutualistico” (vedi Mutua assicurazione di Camogli, Procida, Sorrento ecc.) , hanno avuto una rilevante funzione , anche sociale, nella nostra marineria preunitaria, assumendo un ruolo di riferimento anche nel Regno Unito e altri paesi così come tante nostre antiche “regole e legislazioni del mare” (ndr).

Naturalmente l’argomento “Assicurazioni navali” non si esaurisce qui : ci vorrebbero molti trattati e saggi , certamente non scritti da me. Anche in Italia esiste una vasta e qualificata letteratura in materia che deriva , soprattutto, da esperienze fatte sul campo da valenti ed autorevoli “professionisti” che, nella scia dei loro illustri

predecessori hanno fatto e continuano a” fare scuola “ sia in campo nazionale che internazionale.

Quanto da me scritto “terra terra” S.E. & O. (salvo errori e omissioni) aveva solo l’intento di dare qualche banale spiegazione con la presunzione di svelare “arcani” misteri evocati a copertura di una diffusa ”non conoscenza”.

Tobia Costagliola

Un lettore dall’interno del mondo assicurativo scrive

NELLA PRATICA IL NOSTRO SETTORE HA VARIE SFUMATURE MA SI RESTRINGONO I MARGINI DI SOLVIBILITA’

Caro Decio, leggo sempre con interesse la tua newsletter, e ho notato che negli ultimi due numeri torni a parlare anche del settore delle Assicurazioni marittime. Posso solo aggiungere, per quello che è la mia esperienza ultra decennale, che in linea con l'art. 515 del Codice della Navigazione le coperture assicurative delle navi hanno tutte il valore considerato stimato, ed è richiamato all' interno dei capitolati che prestano la copertura (ad es. il CAMOGLI 1988 è l’articolo 4). Questo per i Corpi, non so per i P&I. Per quanto riguarda la pratica della compensazione tra premi e sinistri in caso di Perdita Totale, è considerata una prassi del nostro settore, viene pure citata dal Ferrarini nel suo “Le Assicurazioni Marittime” ed. Giuffrè.

Sfogliandolo, mi sono accorto che l'edizione che conservo risale al 1991, che i nostri clausolari risalgono a quasi 40 anni fa, e mi chiedo se siano ancora attuali nel mondo economico di oggi. Il nostro settore ha diverse sfumature, alcune di queste temo presto mal si adatteranno con l'attuale sistema di governance dei grandi Gruppi Assicurativi, che vorrebbero a torto o ragione andare verso una progressiva standardizzazione di tutto il comparto. Indici e margini di solvibilità sempre più stringenti stanno rendendo, quindi, queste pratiche un po' anacronistiche.

Buone vacanze a te e alla tua carretta telematica.

Enrico Bassi

L'EVOLUZIONE ANTROPOLOGICA **LAVORO PERENNE E SENZA REGOLE**

HOME WORKING sì e no sul futuro

Ma tutti consigliano l'hard working

Se l'home working funzionasse, per le aziende sarebbe un grande risparmio in termini di energia, assenteismo, mense, ticket ecc. (Posti di lavoro?)

Per non parlare del minore inquinamento dovuto ai minori spostamenti.

Naturalmente ogni medaglia ha il suo rovescio.... Crisi del commercio e indotto relativo...

Non tutti i lavori naturalmente possono essere eseguiti da casa ed in presenza di bimbi piccoli è quasi impossibile farlo. In tempi covid, vista l'urgenza molti si sono dovuti arrangiare con i propri mezzi informatici, non sempre adeguati.

Ma l' importante era limitare i contagi!

In un futuro di smart working effettivo le cose andrebbero sicuramente ripensate.

Un abbraccio grande

Daniela

Daniela , una collaboratrice dotata di arguzia e cultura , ci segnala un dettagliato e commentato articolo dal titolo “Lavoro perenne e senza regole , il lato oscuro dello smart working” del nuove magazine “eraSuperba” edito online a Genova.

L'esame che intraprende il nuovo magazine parte dalla constatazione che durante i mesi di quarantena imposti dalla pandemia Covid19 in tanti si sono trovati costretti a lavorare da casa, spesso per la prima volta in vita loro. E cita i dati della Fondazione Di Vittorio : 8 milioni di italiani non sono più andati in ufficio, quando prima del coronavirus erano circa 500 mila quelli già abituati a lavorare senza dover garantire la propria presenza fisica in un certo lugo ed entro un certo orario. Una rivoluzione più subita che perseguita intenzionalmente. Il rapporto Desi della commissione europea (misura il livello di digitalizzazione di economie e società dei paesi dell'unione da cui risulta che l'Italia è ai livelli più bassi

tranne alcune eccezioni ,come testato dal Politecnico di Milano da cui risulta che la Liguria su base regionale è all'avanguardia.

Senza una regolamentazione sociale ben chiara il rischio è di creare disagi, sfruttamento, disoccupazione.

Leggete tutto l'articolo in genova.erasuperba.it.

Le leggi ci sono come la Legge 81 del 2017 che disciplina il lavoro agile e la sua applicazione anche nel settore pubblico.

Successivamente il DPCM 8 marzo 2020 ha previsto di attivare lo smart working a ogni rapporto subordinato e il “ Cura Italia” dispone lo smart working” come modalità ordinaria per dipendenti della PA fino alla fine dello stato di emergenza e non oltre il 31 dicembre 2020. (DL)

ANCHE LE SEAVILLANTI NAVI DA CROCIERA TROVANO UN' ONDA ANOMALA CHE NON PERDONA

Pubblichiamo la toccante umana professionale testimonianza di un ufficiale di una nave da crociera che dai Caraibi è salpata per Aliaga in Turchia per essere demolita

Purtroppo non è unica, l'ha preceduta la Monarch di Pulmantur e la Sovereign, ma altre sono in attesa... Credevamo fosse solo prerogativa di Alang Bay in India su cui abbiamo scritto dieci anni fa; nella nostra memoria c'è La Spezia leader negli anni settanta delle demolizioni con l'armatore De Franceschini, ma era una morte più dolce e più professionale nei cantieri addetti come i cantieri di demolizione Riccardi di Savona dove è stata demolita la motonave Sestriere. (DL)

Come “uccidere” una bellissima nave passeggeri di Luca Pagano

Eutanasia di una nave
Anche se il Carnival Fantasy non era certo paragonabile ad un malato terminale!!!

Entrata in servizio nel 1990 e ammodernata nel 2008, questa nave ha subito un destino beffardo: la radiazione per demolizione quando ancora aveva un cuore pulsante, con mille memorie passate da ricordare gelosamente e tante ancora ne avrebbe avuto da annoverare tra i membri del suo equipaggio.

Ed io mi sono ritrovato proprio tra i membri di quell'equipaggio che, incredulo fino all'ultimo istante su ciò che stava per accadere, ha accompagnato questa

splendida signora del mare nel suo ultimo viaggio fino a quel triste cimitero delle navi: Aliaga in Turchia.

Partiti da Curacao il 13 luglio, ci siamo apprestati ad affrontare la traversata dell'Atlantico con destinazione Izmir.

Le operazioni procedevano in maniera del tutto in linea con la normalità, escludendo il fatto che eravamo ovviamente senza passeggeri a bordo a causa del Coronavirus, ovviamente!

Poi la notizia : la destinazione era cambiata, il porto di approdo sarebbe stato Aliaga.

Sì, proprio quello dove le navi vanno a morire, quello che chiamano il cimitero delle navi.

Un misto di incredulità e sgomento per quello che stava per accadere ha immediatamente investito tutti noi dell'equipaggio.

Ma come poteva accadere una cosa del genere??? Come era possibile uccidere quella bellissima nave ancora in grado di regalare così tante avventure ai passeggeri e tante memorie a tutti i membri dell'equipaggio che ogni giorno la curano, la vivono, la respirano di giorno e di notte, la conducono per approdare in porti meravigliosi..... non era possibile abbattere questo colosso dei mari

Eppure così è stato.....

Ed è stato un misto di incredulità e sgomento.

La commozione ha avvolto ognuno di noi, mentre eravamo tutti pronti ad assistere a quella che sarebbe stata l'ultima manovra, e a sentire l'ultimo ruggito di

quel leone degli oceani che ancora avrebbe potuto cavalcare dignitosamente le onde del mare.

E mentre da una parte noi dell'equipaggio restavamo attoniti davanti alla fine del Fantasy, dall'altra assistevamo alla gioia del nuovo proprietario della nave (un turco sulla trentina) che festeggiava al nuovo business insieme ad alcuni ospiti saliti a bordo insieme a lui .

E ad un certo punto le nostre lacrime si sono mischiate alle urla di gioia per la nave Fantasy appena spiaggiata ad Aliaga.

La nostra tristezza e amarezza è stata sovrastata dal nuovo business per il nuovo proprietario che brindava ai suoi futuri guadagni insieme ai suoi ospiti.

È stato un po' come vivere allo stesso tempo due aspetti diametralmente opposti della stessa scena e purtroppo quelli sconfitti siamo stati noi, quelli colpiti al cuore siamo stati noi, membri dell'equipaggio dell'ultimo viaggio del Fantasy.

A me piace ricordarla al top della sua vita di signora dei Caraibi, piena di passeggeri, piena di colori, di musica, di gioia e di allegria a me piace ricordarla in mezzo all'oceano fiera e maestosa mentre cavalcava le onde! Ma al tempo stesso non potrò mai più dimenticare la fumata nera e il rumore dei motori lanciati alla massima potenza per portarla allo spiaggiamento e lasciarla in quel triste cimitero delle navi.

Ciao compagna di viaggio, ciao Fantasy!!!

Luca Pagano

Il caro indimenticabile amico ing . Piero Costa ci aveva regalato qualche anno fa una scheggia dello scafo della Eugenio C. demolita ad Alang Bay in India dopo essere spiaggiata ...

Ricordo che secondo il suo ultimo comandante italiano Piero Buatier de Mongeot questa nave parlava, respirava, e aveva lasciato un ricordo, la sua biografia , la nave, che era stato pubblicato sulla rivista dello Shipping TTM.

(DL)

ALLA RICERCA DELL' ETICA

Effetti collaterali della pandemia

FERMIAMO GLI INCIDENTI STRADALI DEI RAGAZZI

IL COVID19 sta diffondendosi tra i giovani tra i 18 e i 24 anni, era 1 su 83 ora è 1 su 8

Provocano, senza una minima attenzione , risse nei locali dove è diffusa la droga e l'alcol

I terribili incidenti stradali degli ultimi giorni dimostrano che non esiste più controllo e buon senso non solo tra i giovani, ma anche tra i genitori e i loro figli.

GALLINARA E NERVI, DUE ISOLE DI TERRA E DI MARE

L'isola Gallinara è a ponente della Liguria tra Loano e Andora, Alassio e Diano , ora è stata venduta , credevamo fosse un pezzo di storia e di paesaggio ligure, e invece era vulnerabile come tutte le cose belle , anche se non abbiamo visto l'atto di acquisto; pare dalle voci autorevoli che l'abbia comperata un tycoon asiatico. Era nostra come le nostre coste a levante e ponente, come tutte le coste adriatiche da Trieste, scendendo Istria, Dalmazia ora nelle mani voraci della Croazia.

A Nervi ha chiuso definitivamente il mitico albergo Astor, e ora sta cedendo (nel senso di cadere) un altro albergo storico La Marinella , a forma di nave sulla famosa passeggiata Anita Garibaldi, a picco sul mare , un edificio pericolante dopo i danni provocati dalla mareggiata di due anni fa.

Tant'è Legambiente dopo aver distribuito bandierine alle località costiere , ora ci ripensa e scopre che dai torrenti e dalle fogne il mare Ligure è compromesso. Ma quello che è assurdo è il giudizio espresso in Rai da un responsabile di Legambiente sulla Marinella : non si devono toccare le fondamenta, in mare, per non deturpare il paesaggio. Anche Marinella è stata acquistata da un russo, che però ora non potrà fare

nulla, tranne aspettare che venga giù l'albergo e si porti via un pezzo di passeggiata e di ferrovia sovrastante...

Purtroppo qualcuno del Municipio Levante non vede nulla ,; non vede ad esempio il torrente Nervi diventato una giungla e tutte le *creuze* care a De Andrè ,che scendono dalla collina di S.Ilario verso il mare , sono impraticabili per la copiosa e selvaggia vegetazione esplosa in cascate di rami, erbacce alte (prima dell'attuale amministrazione comunale erano tenute pulite) ,e il porticciolo che ,come lo stesso porto commerciale, passeranno anni, molti, per renderlo accogliente e sicuro. Che obbrobrio la politica fatta a colpi di *trompe l'oeil* tra balletti e cinema per una stagione ai parchi e progetti fumosi e scatenanti per questo storico antico borgo del levante cittadino. (DL)

EMSA Newsletter August 2020

In this issue: EMSA and ECDC issue guidance in response to COVID-19 challenges; EMSA's RPAS services: where are we flying; EMSA publishes weekly report on COVID-19 impact on shipping; EMSA's oil spill recovery vessels participate in the operational exercise Breeze 2020.

<http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/newsletters.html>

ECCELLENZE ITALIANE

Eletto il Nuovo Consiglio di Amministrazione del C.I.R.M. : uno sguardo sul futuro del Centro

Il 5 giugno 2020 si sono svolte le elezioni per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione della Fondazione Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.).

Il C.I.R.M. riconosciuto come l'ente italiano a cui è demandata l'assistenza telemedica marittima gratuita (Telemedical Maritime Assistance Service, TMAS) a navi ed aerei senza medico a bordo.

In 85 anni di attività (ha iniziato la propria attività il 7 aprile 1935 presieduto da Guglielmo Marconi).

Sono risultati eletti

Presidente: Prof Francesco Amenta, medico

Professore Ordinario e Direttore del Dipartimento di Scienze del Farmaco e dei Prodotti della Salute dell'Università di Camerino.

Amenta è al timone del C.I.R.M dal 2011.

Consiglieri di Amministrazione:

Ammiraglio Nicola Carlone, Ufficiale di marina del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera,

Comandante del Porto di Genova

Dr Vincenzo Costigliola, medico,

**Presidente dell'European Medical Association
con sede a Bruxelles**

**Dr Stefano Messina, Armatore Presidente di
Assarmatori**

Prof Ascanio Sirignano, medico

**Professore Ordinario di Medicina Legale e delle
Assicurazioni.**

**Il Centro ha assistito oltre 100.000 pazienti a bordo di
navi in navigazione. Numeri che rendono il C.I.R.M.
una eccellenza assoluta grazie alla più ampia esperienza
di assistenza telemedica marittima a livello planetario.**

**Il nuovo Consiglio di Amministrazione del C.I.R.M.
è stato eletto sulla base del nuovo Statuto della
Fondazione, approvato il 24 gennaio 2020. Il consesso,
per la prima volta, è stato totalmente elettivo e composto
da 3 medici (Presidente + 2 Consiglieri di
Amministrazione) e 2 non medici (2 Consiglieri di
Amministrazione).**

**Requisito per l'elezione al Consiglio di Amministrazione
del C.I.R.M. era l'appartenenza al Collegio dei
Benemeriti della Fondazione. Collegio che annovera
coloro che si sono distinti nel supportare la missione
umanitaria del Centro.**

Formazione dei marittimi

C.M.A. offrirà i nuovi corsi IGF code

Il centro di formazione marittima C.M.A. di Genova è ripartito con la sua attività e diverse novità in arrivo, fra cui i nuovi corsi IGF code.

La pausa forzata a causa dell'emergenza Covid ha avuto un duplice effetto. Innanzitutto è stato rimandato l'evento di inaugurazione dei locali del nuovo polo di formazione nel quartiere di Prà, inizialmente previsto a marzo, alla presenza di numerose autorità. La nuova data sarà fissata dopo l'estate, se le condizioni lo permetteranno.

Anche i corsi per marittimi hanno dovuto interrompersi, ma sono ripresi a giugno, nel pieno rispetto delle normative di sicurezza. C.M.A. ora funziona a pieno regime, erogando formazione per circa 100/150 marittimi alla settimana, e non effettuerà chiusura estiva.

Oggi il centro C.M.A. è dislocato in tre diverse sedi, tutte a Genova:

- Una, nella zona di Prà, preposta alla navigazione, alla simulazione, alla cartografia elettronica e ai laboratori propedeutici al training IGF Code**
- L'altra adiacente, con annesso campo prove, dedicata ai corsi Basic Safety Training, corsi d'aula e esercitazioni pratiche antincendio, antifalla, M.E.S. (evacuazione e abbandono nave), spazi chiusi e confinati**

• la terza per i corsi M.A.M.S. (abilitazione all'uso di mezzi di salvataggio) e MABEV (abilitazione per i mezzi di salvataggio veloci) presso un molo adiacente al porto petroli di Multedo, dove si trova una struttura all'avanguardia per poter erogare i training in mare e un simulacro per esercitarsi sulle operazioni di manutenzione in totale sicurezza.

I corsi IGF code, in partenza in autunno e proposti in una modalità innovativa e con collaborazioni d'eccellenza, saranno la novità dell'offerta di C.M.A., primo polo del Centro Nord a formare i marittimi che saliranno a bordo delle navi di nuova generazione con propulsione a GNL (gas naturale liquefatto).

Centro di formazione marittima C.M.A.

Ufficio stampa

Riccardo MASNATA *r.masnata@gmail.com*

cell 328 6654792

LIBRI LETTURE GIORNALISMO

I Giornalisti “nel mirino “ di Tobia Costagliola

Dopo gli approfondimenti della Tragedia di Moby Prince, ritenevo aver esaurito la mia insoddisfazione nei confronti di certa stampa che , dando l'impressione di approfondire determinate notizie e argomenti (di natura

marittima nel nostro caso) non approfondisce proprio niente. Da una parte alimenta la fantasia e la curiosità (anche morbosa) di chi legge e, dall'altra evidenzia l'impreparazione e la "non conoscenza" della materia che viene trattata con superficialità e presunzione. Qualcuno mi ha rinfacciato, anche in passato, che ce l'ho con i Media e che, troppo spesso, riesco anche ad assumere toni di insolenza. Ma come si fa a rimanere impassibile quando certe notizie, partite dalla fonte diretta con una o due righe, vengono poi ampliate, con fantasia, e pubblicate, occupando una intera pagina di giornale, magari corredate anche da qualche foto ? Ancora una volta mi riferisco ad un avvenimento di mare, materia che è più congeniale al nostro rotocalco ed alla mia forma mentale. Ma che dovrebbe ormai essere anche più familiare ai media italiani visto che si sbandiera, incoerentemente, la vocazione e la tradizione marinara della nostra penisola.

Petroliera o rinfusiera ? Sempre navi sono...

Il 25 luglio una nave "Bulkcarrier" (nave da carico secco alla rinfusa), in navigazione dalla Cina al Brasile, in zavorra (senza carico a bordo), è miseramente incagliata su una delle barriere coralline dell'isola di Mauritius (Oceano Indiano) . La notizia dell'incaglio, con conseguente inizio di "inquinamento", è stata "lanciata" il giorno 27 luglio dai giornali locali. Riporto qui di seguito il testo pubblicato da "L'Express Maurice" : "Échouage d'un vraquier à l'Île Maurice",

seguito da una immagine , ben nitida e chiara, della nave incagliata con una scia di acqua nera causata dalla fuoriuscita di “olio combustibile” (fuel e/o diesel). La notizia era stata già divulgata il 26 luglio dal sito King of Hawaii @ CreepCoKg in questi termini : “ Because nobody else is reporting on it: Bulk Freighter run aground on the reef off the shore of Mauritius. Probably the Wakashio. Harbor is not on that side of the island. Been there relatively stable since last night”.

Dal primo messaggio si evince che si tratta di una nave “vraquier” ossia di una nave “portarinfuse”. Dal secondo si nota il nome della nave: Wakashio e si capisce che , subito dopo l’incaglio, avvenuto il 25 luglio, non c’è ancora sversamento, in mare , di idrocarburi. Il primo giornale italiano a riportare la notizia è stato il magazine ShipMag che, già il 27 luglio, riportava : “Una grande portarinfuse è finita in secca contro la barriera corallina di Mauritius. L’incidente è avvenuto sabato notte, nonostante gli avvisi della guardia costiera locale che aveva cercato più volte di avvertire il comandante della rotta pericolosa. La Wakashio è una nave da 203 mila dwt e sul posto stanno lavorando squadre locali per disincagliare la grande unità. L’armatore è la società giapponese Nagashiki”.

La scarsa tempestività nel diramare una notizia vecchia di almeno 13 giorni

Da una mia “personalissima” ricognizione ho rilevato, salvo smentite, che i media italiani hanno cominciato a

diffondere la notizia tra il 7 e l'8 agosto, quando la "pollution" aveva già assunto dimensioni "catastrofiche", così come da loro stessi definita. Dalle foto diffuse, si vede chiaramente che la nave incagliata è una "portarinfuse" o "un "vraquier" come definito dai francofoni. Io stesso ho contato ben 9 stive con altrettante "boccaporte".

Tuttavia, sia le Tv che la stampa nazionale, dal Trentino alla Sicilia e dalla Liguria alle Marche, hanno esordito con titoli più o meno uguali. Eccone alcuni: tratti da ben 29 testate diverse:

Rai News 7 agosto: "Petroliera incagliata minaccia l'isola di Mauritius".

Repubblica 8 agosto: "Disastro ambientale a Mauritius, tonnellate di carburante in mare da nave-cisterna arenata".

La voce del Trentino 9 agosto: "Mauritius: una nave cisterna si incaglia e perde carburante".

Ansa Mondo 9 Agosto: "La petroliera di una società giapponese si era incagliata il 25 luglio senza conseguenze per l'equipaggio, fatto evacuare. Tutto sommato vuota, la nave-cisterna da 101 tonnellate (sic!) di stazza varata nel 2007 portava pur sempre 200 tonnellate di diesel e 3.800 di proprio carburante".

Corriere della Sera 9 agosto: "Paradiso incontaminato. Alle Mauritius una petroliera arenata perde tonnellate di greggio nell'oceano Rischio disastro. Macron: vi aiuto".

Pensieri a briglia "sciolta" (quando ci vuole...)

Molte testate da me esaminate , solo nei giorni successivi, hanno cominciato a cambiare i titoli e a dare dettagli “tecnici” più precisi. Nella mia mente ho immaginato una certa ritrosia o non precisa convinzione nel riportare come titolo principale “Cargo incagliato”. E ho anche immaginato ciò che il primo cronista (o scrittore del mare) abbia potuto pensare quando è stata stampata la prima notizia: “Vraquier” ? Chissà cosa significa? Ma si tratta di olio che viene sversato in mare. Ma, allora, perché indugiare ? Se si tratta di olio, vuol dire petrolio e ,quindi , si può benissimo scrivere petroliera. E poi fa più effetto. A questo punto trattandosi di Mauritius, paradiso incontaminato noto in tutto il mondo, non guasta cominciare l’articolo con una descrizione di questo paradiso tipo guida turistica. Ma poi c’è sempre l’inquinamento. Che dico ? Basta snocciolare questo argomento , con un po’ di retorica e di dettagli generici così come un bel compito in classe sviluppato dai ragazzi di una scuola media ed ecco, il gioco è fatto. Ma manca ancora qualcosa di più dettagliato e circostanziato. Mettiamoci una bella foto a testimonianza dell’evento, quasi come se ci fosse pervenuta da un nostro inviato speciale. Il fatto che la foto mette bene in evidenza che si tratta di una “bulkcarrier” e non una petroliera è irrilevante: si tratta pur sempre di una nave, no? Ed eccoci al secondo dettaglio : Tutti si sono sbizzarriti nella dettagliata descrizione dello “sversamento”. Uno per tutti, il Corriere della Sera : “[...]Bisogna far presto.

Sui reef a un paio di chilometri dalla riva, il 25 luglio si è incagliata una petroliera giapponese, la Mn Wakashio, in viaggio dalla Cina al Brasile. Trasportava 4 mila tonnellate di greggio, che da giovedì hanno cominciato a riversarsi nelle acque cristalline attraverso uno squarcio sempre più ampio nello scafo, costringendo l'isola a dichiarare lo stato di emergenza ambientale". Ma non è tutto. Leggete lo stato di preoccupazione del giornalista : "[...] Non erano pronti, ha ammesso il primo ministro Pravinth Jugnauth : Il nostro paese non ha le competenze e l'esperienza per rimettere a galla navi arenate[...] E il giornalista aggiunge, di "suo": *"Non un mostro di 300 metri di ferro imbottiti di petrolio[...]"* (sic!).

Qualunque sprovveduto lettore potrebbe benissimo porsi questa innocente domanda : Come mai viene impiegata una nave così grande per trasportare 4000 tonnellate di "greggio" dalla Cina al Brasile ? Tutti i giornali stranieri, evidentemente più informati , hanno, fin dal primo istante, riportato che il "vraquier" (questa parola la ripeto fin quando il suo significato non entra nella testa di chi so io) era in zavorra (e quindi senza carico a bordo) e che gli "idrocarburi " a bordo erano costituiti da 200 tonnellate di "Diesel oil " necessari per il funzionamento degli impianti ausiliari e da 3800 tonnellate di "Fuel oil" necessarie per il funzionamento del Motore Principale (le tonnellate sono "tonnellate metriche"). La nave non andava a vela. Per la cronaca risulta che ,ad oggi, circa 500 tonnellate sono state riversate in mare, circa 500 sono state

pompate in una bettolina e si sta tentando di recuperare dalla nave la parte rimanente, condizioni di mare permettendo.

Conclusioni

Caro Decio, tu mi hai chiesto perché ce l'ho con i giornalisti, in genere. Bene io sono convinto, innanzitutto, che i Media svolgono una azione meritoria quando parlano diffusamente di problematiche ambientali come questa. Ma sono altrettanto convinto che prima di scrivere o parlare, debbano essere ben a conoscenza di cosa stanno parlando. Farebbero più bella figura se, in casi come questo, si limitassero a tradurre, alla lettera quanto riportato dai media stranieri o a copiare quanto divulgato dalle testate nazionali specializzate. Non si può partire in quarta col risultato di evidenziare quanta incompetenza si accompagna alla loro presunzione di poter parlare disinvoltamente di "tutto". Soprattutto nel campo marittimo.

Questo comportamento che si protrae ormai, da lunghi anni nel giornalismo, suona come offesa per gli addetti ai lavori che constatano, ogni giorno, con quanta superficialità ed ignoranza si trattano certi argomenti. Ci vogliamo rendere conto che l'Italia è un Paese Marinaro e che l'economia marittima è tra le maggiori risorse che noi possediamo? Con dei Media così, come possiamo sperare che gli italiani possano acquisire una doverosa, maggiore coscienza di questa realtà? Chiedo a te, Decio, che sei stato riconosciuto come uno dei primi e più stimati giornalisti dello "shipping": Ma i direttori

delle varie “testate” giornalistiche , leggono i servizi prima che vadano in onda o che siano stampati? O non dobbiamo dar peso a tutte queste cose ritenendole non degne di attenzione e irrilevanti? Io, comunque, sono anche indignato e tu sai perché. Ho detto tutto.

Tobia Costagliola

Ravenna, 12 agosto 2020

Caro Tobia , ti sei addentrato in un campo dove il fronte mediatico e politico dei giornalisti e quindi dei giornali e dei loro editori comanda secondo regole antiche , lasciamo da parte la responsabilità dei direttori e la legislazione sempre in agguato per promuovere denunce di diffamazione.

Per quanto mi riguarda , la materia “ MARE “ è sempre stata sconosciuta nelle redazioni , potrei citarti tanti esempi e il tema viene trattata come si trattano altri tipi di trasporti. Per fortuna oggi ci sono giornali e riviste online e non solo (ottimo L'avvisatore Marittimo) che sono fatti da giornalisti specialisti . Leggiti quanto comunicato qualche giorno fa dal comitato di redazione della Stampa a proposito della precarietà dei giornalisti in un grande gruppo editoriale , senza una chiara visione strategica o senza una volontà di agire da imprenditori e non solo finanziari. Non voglio trattenermi oltre a quanto bene hai scritto, ma solo aggiugere che i grandi pensatori non avevano una buona opinione dei giornalisti. Cito Marcel Proust:

“ La gente vede attraverso il proprio giornale , né potrebbe fare altrimenti dal momento che non conosce

*direttamente né gli uomini né i fatti di cui parla “
Oscar Wilde dalla commedia Un marito ideale: “ La
professione di spia ha perso ogni ragione d’essere : la sua
funzione la svolge la stampa “*

○○○*○○*○○*○○*○○*○○

Nuova edizione di Moby Dick

Herman Melville (1 agosto 1819 – 28 settembre 1891) è considerato uno dei padri della letteratura e dalla sua penna è uscito il capolavoro “Moby Dick”, Garzanti. Ma lo scrittore ha trascorso una vita di ristrettezze economiche, incompreso dai suoi contemporanei –

L’approfondimento

Quella di Herman Melville è una storia al contrario. Dalla ricchezza alla miseria, dalla fama al semianonimato, malgrado le amicizie importanti e una famiglia – quella della moglie – piuttosto benestante. È il 28 settembre del 1891 quando, Melville, padre della balena più iconica e del capitano più citato della storia della letteratura, muore nella completa indifferenza dei suoi concittadini.

Herman Melville: il destino viaggia su un mercantile Melville nasce l’1 agosto del 1819 in una famiglia di commercianti. È il Diciannovesimo secolo e siamo a New York: non deve quindi stupire se la sua fantasia viene

fin dalla primissima età asserragliata da racconti di terre lontane e imprese straordinarie.

La sua infanzia è quella, semplice e studiosa, di un giovane membro della buona borghesia. Ma quando ha appena undici anni qualcosa nella gestione delle finanze familiari si inceppa, suo padre è costretto a dichiarare bancarotta e trasferirsi con la famiglia vicino ad Albany, sul fiume Hudson. L'angoscia e, soprattutto, un incidente in carrozza, fanno sprofondare l'uomo in una crisi nervosa che diventa presto patologica, fino a ucciderlo.

HERMAN MELVILLE-MOBY DICK

Melville si trova così senza un padre e improvvisamente povero, in un'età in cui è difficile elaborare un cambiamento così radicale. Come molti ragazzi della sua età in ristrettezze economiche, si mette a lavorare. È un lungo periodo in cui l'allegria è poca e i cambiamenti di prospettiva continui, finché, quando ha raggiunto i vent'anni, viene contattato dal fratello, che è tornato a New York. Questi gli parla delle navi mercantili che affollano il porto e necessitano sempre nuovi marinai, e Melville non se lo fa ripetere due volte: i ricordi d'infanzia tornano a prendere forma e si ritrova in men che non si dica al largo dell'Atlantico, in rotta verso Liverpool.

Gli anni delle grandi avventure: da Typee a Moby Dick

Per Melville comincia una fase di viaggi nell'Oceano Pacifico a bordo di quelle stesse baleniere su cui, mezzo secolo dopo, si troverà uno scrittore inglese: Sir Arthur Conan Doyle. Questi lunghi viaggi e le vere e proprie avventure che Melville vive sono d'ispirazione per i romanzi che gli daranno, inaspettatamente, la fama, come Typee (1846) e Omoo (1847), ma anche Giacchetta bianca (1850), che fa riferimento al suo arruolamento su una fregata da guerra. Una volta tornato sulla terraferma, per restarci, Herman Melville da marinaio è diventato scrittore, contribuendo con la sua opera alla fortuna di una letteratura "di genere", quella d'avventura. Sembra che finalmente le tribolazioni per questo, ancora giovane, figlio di mercante siano finite: compra una casa in Massachusetts, si sposa con una donna, Elizabeth, da cui avrà quattro figli. Ma non è così, Melville è un uomo sfortunato, e la vita aspetta solo di presentargli il conto.

Omoo, Melville, Clichy

Lo farà con l'uscita del suo capolavoro: Moby Dick (1851). Un'opera mastodontica che unisce le caratteristiche del romanzo d'avventura a una profonda analisi filosofica e antropologica e che viene dedicata dall'autore a un altro grande autore statunitense e suo caro amico: Nathaniel Hawthorne. Il romanzo, però, non ha il successo sperato: ignorato tanto dal pubblico quanto dalla critica (e di questo si lamenterà Hawthorne

stesso), porta inesorabilmente il suo autore a un progressivo oblio nel bel mondo delle lettere.

Un nuovo declino

Melville diventa un uomo di casa, dedito alla scrittura e alla sua fattoria, mentre il pubblico progressivamente si disaffeziona alle sue storie e ai suoi personaggi. Le opere successive, infatti, non hanno più fortuna di Moby Dick: le reazioni al romanzo psicologico Pierre, o delle ambiguità (1852), sono tutto fuorché lusinghiere, e ugualmente scarsa fortuna hanno i racconti, come Bartleby lo scrivano, un'analisi dell'annichilimento provocato dai lavori d'ufficio ancora attuale e, forse, troppo novecentesca per essere accolta favorevolmente dai lettori, ancora privi di macchina del tempo, del 1853.

Neanche il tentativo di ridestare la sua vecchia popolarità con un ciclo di conferenze al termine di un viaggio in Inghilterra, Palestina e Italia va a buon fine: Melville è terribilmente noioso e non ha la verve dell'oratore. Torna così a fare un lavoro che somiglia terribilmente a quelli della sua gioventù, ma mezzo secolo dopo: l'ispettore doganale al porto di New York. Una posizione che occuperà per venti lunghi anni.

Anche sul piano familiare, Melville non è più fortunato: dei quattro figli gliene sopravvivono solo due, le due femmine. I due maschi hanno un destino ugualmente drammatico: uno muore suicida ancora

adolescente, mentre l'altro abbandona la casa paterna per vivere sulla strada, e la strada ha la meglio su di lui.

Quando anche Herman Melville arriva alla fine della sua vita, ha settant'anni e, ormai, a ricordarsi di lui sono solo pochi intimi. Quello che succederà, in occasione del centenario della sua nascita, è ormai storia: le sue opere vengono rilette, ripubblicate, hanno nuovo lustro, e Moby Dick acquista finalmente il posto che merita tra i capolavori della letteratura mondiale. Melville, però, non lo saprà mai.

Da Il Libraio 7 Newsletter di Mauri Spagnol
Libro: Melville Moby Dick Garzanti

Sulla vita di Melville e sulle baleniere la nostra
Annamaria "Lilla" Mariotti ha scritto libri memorabili
anche di recente, cercate i suoi libri.

CSTN

E' uscito il Notiziario CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche associato alla Lega Navale Italiana di Napoli. Anno IX n. 96 , notiziario on-line agosto 2020 , è una rivista a tutti gli effetti, potete trovarla su www.cstn.it.

○*○*○*○*○*○*○*○*

IL PIU' GRANDE BESTSELLER DI TUTTI I TEMPI.
COME DIFENDERSI DA CHI CI INGANNA CON I
NUMERI

Con questo roboante titolo autore Sanne Blauw ,
ed .Garzanti , una economista che insegna all'Università di
Rotterdam ,ci mette in guardia sulle statistiche e grafici che in
questi mesi di “ coprifuoco “ ci riempiono la testa televisioni e
giornali.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LA RICOMPENSA DEL GELSO

di Marialuigia Monfredini Sezzi

Uscito nel giugno del 2020 il libro della poetessa MariaLuigia Monfredini Sezzi , ChiaroScurò Edizioni ,è la storia autobiografica di lei stessa che nel racconto si chiama Mariolina e comincia bambina proprio tra i fiumi e le campagne di Mantova e nella casa avita piena di alberi, lei ricorda in particolare il gelso , gli vuole bene, tanto bene che concluderà la sua autobiografia con il gelso che se lo ritrova a Genova in un cono gelato.

Il racconto comincia così: *“ A metà strada fra il paese e la riva del fiume c'è una grande casa di campagna adagiata nel verde. Se annusi l'aria puoi sentire l'odore dell'acqua e immaginare il suo incedere lento e maestoso. Quando il vento piega la cima delle canne puoi persino scorgere le piccole onde increspare la superficie.*

La Mariolina vive là”.

Cinque fiumi attraversano Mantova donando al paesaggio una caratteristica unica e Mariolina vivrà nella casa dei nonni attraversando anche la guerra con tanti episodi che dimostrano il suo temperamento fiero e altruista . Una storia non un romanzo che dalla campagna con i suoi

familiari, i personaggi descritti la porterà a Genova , la seconda parte della sua vita, che inizia con la Mariolina che mette su famiglia , un'altra grande casa , (la seconda parte sarà in un secondo volume che Marialuigia sta preparando) . Dalle campagne di Mantova a Genova , uno stile limpido quasi lirico che ci svela la *ricompensa del gelso*, questo albero così dolce che Mariolina dalla casa dei nonni dove *abitava il gelso*, la porta alla fine del libro a gustare a Genova nel quartiere Castelletto proprio un gelato di gelso . (DL)

fine