

Buona Pasqua ai nostri cari lettori

“ Quando gli uomini cessano di credere in Dio, non è che non credono più in nulla – scriveva Gilbert K.Chesterton – credono a tutto”.

CODICI DEONTOLOGICI: giornalisti e medici

Ogni giorno gli operatori della comunicazione, alias giornalisti, ci inviano notizie sulla Coronavirus , ma, sarà un caso, sono quasi tutti schierati a sinistra ignorando chi sta dall'altra parte; c'è una ragione che non sia solo ideologica o di opportunismo ? Scriveva Oriana Fallaci: “Un buon giornalista può provocare, ma mai giudicare “.

In questo numero gli articoli di Tobia Costagliola e Ferruccio Repetti spiegano questo fenomeno nel pieno rispetto della vera pluralità di espressione.

Come riporta il quotidiano La verità del 7 febbraio il medico che agevolerà il “ proposito di suicidio” di un paziente non sarà più “punibile da un punto di vista disciplinare “. Così l'Ordine dei medici cambia il codice deontologico e si adegua, dopo una iniziale opposizione, alla sentenza della Consulta che ha depenalizzato il suicidio assistito , in seguito al caso del dj Fabo. Questa notizia c'era sfuggita ed abbiamo consultato gli scritti di Ippocrate soprattutto il famoso giuramento e abbiamo scoperto che sia quello antico che quello moderno condannano senza appello il medico che asseconda la morte del paziente.

400 POSTI CHIAVE NELLE ISTITUZIONI

Si è scatenata ora o mai più, “al grido di carica ! dei soldati di Napoleone”, l’occupazione nelle istituzioni da parte dei nostri deputati o designati dai partiti di riferimento, dei 400 posti di prestigio. La sinistra cosiddetta dem che governa dai tempi di Monti , 2011, poi con Letta e poi Renzi (anche se Berlusconi con FI cedette la campanella e stettero insieme fino al patto del Nazzaireno con la nomina (considerata da FI tradimento) di Mattarella uomo voluto dqi dei dem. Poi la destra con Salvini e i grillini , governarono un po’, ma litigi,interpretazioni di fatti, porti chiusi agli sbarchi delle ong fino alla rottura . Ora i grillini con lo spin doctor del premier(detto Rasputin , ufficialmente portavoce in realtà manipolatore ideologico) vogliono gestire, non investire (la Germania ci ha messo 1000 miliardi), la disoccupazione, la piazza, il piatto succulento delle nomine . Ma le idee sono confuse, il comico che fa il regista assapora la conquista del nostro Paese, in modo democratico.

Ma sarà così? E se si preparasse una nuova dittatura ?

Intanto la Pasqua (resurrezione) è, a detta del nostro Premier, una festa laica. La magistratura finora ha sempre favorito la sinistra; il cd centro destra naviga con “guberneter” privi di forza anche se più della metà del Paese, stante i sondaggi, è con questi, ma la classe dominante li chiama volgari, fascisti, rozzi .

Dovremo rifare l’unità d’Italia ? (DL)

L’analisi

Pubblichiamo la risposta del nostro Tobia Costagliola a un deputato lettore del nostro foglio che forse non ha l'età e l'esperienza per capire in modo compiuto l'impostazione di questa gravissima situazione. Per ragioni di privacy non facciamo nomi e lasciamo al lettore il giudizio.

Corona virus 2020

**Risposta dell'On.le con le mie annotazioni a margine
di Tobia Costagliola**

Dice molte cose sensate il nostro amico, ma commette un errore di analisi grave, perché dimentica una cosa. I molti posti letto dei sistemi sanitari del passato offrivano cure più sommarie. La ricerca scientifica tecnologica e farmaceutica era più arretrata e la vita media, di conseguenza, era più bassa di 15 anni. Però il sistema costava uguale, se non di più, in proporzione. Con performance peggiori, se questo le misuriamo con il solo parametro che conta davvero, la possibilità di campare, guarire da malattie e non morire per patologie curabili. Dimenticare questo distorce tutta l'analisi, che diventa fallace ed ingannevole. Per consentire l'applicazione di tecniche diagnostiche e terapeutiche più efficaci (innegabilmente, perché hanno allungato la speranza di vita) è più costose (la macchina per fare una tac, una pet, o una risonanza magnetica costa di più di un ecografo o di un impianto di radiologia semplice, per fare un esempio banale) le politiche sanitarie hanno comportato scelte e rinunce.

La riduzione dei posti letto negli ospedali per acuti (che costano e a volte invece di curare sono occasione di contrarre e diffondere infezioni ospedaliere, come diceva l'articolo), è stata fatta per poter liberare le risorse necessarie ad investire in alta tecnologia. Ma in quale mondo vive? Non mi pare che sia andata proprio così : lui è rimasto fermo all'idea ignorando che la stessa è stata disattesa o male attuata... Nel mio comune, XXX non c'è più l'ospedale, per fortuna, perché se ci fosse sarebbe una struttura inutile, priva delle condizioni necessarie per fornire un servizio di cura adeguato alle possibilità che oggi sono disponibili e negli anni sessanta non esistevano. Non esistevano non per carenza strutturale ma perché per noi, pur se già

inventate , non erano ancora disponibili, sia a Milano che a XXX e altrove. Il fatto è che questo spostamento di una parte importante della cura dall'ospedale al territorio, per curare a casa molte patologie che un tempo imponevano il ricovero ospedaliero, ha comportato la distruzione di posti letto che in momenti rari, straordinari ed imprevedibili (il cigno nero, come dicevo) può essere catastrofico. La realtà è più complessa di una colpevole politica di tagli, bisogna conoscerla tutta per analizzarla bene. Non è materia esclusiva di pochi eletti o di soli addetti ai lavori , ma è alla portata di tutti, soprattutto di chi lo ha sperimentato in prima persona. Purtroppo chi non l'ha conosciuta la sta scoprendo adesso . Ridurre la trasformazione di un sistema sanitari ad una politica dei tagli è una semplificazione eccessiva che produce una rappresentazione ingannevole e falsa. Falso ed ingannevole è pretendere di coprire tutte le carenze (o negatività) con l'eccezionalità della pandemia. Il vero punto, a mio parere, non è l'attacco al welfare state derivato dalle politiche neoliberiste imposte da un'economia globalizzata ed asservita alla finanza. Questo c'è stato, non c'è dubbio, ma fermarsi a questo punto a mio avviso è un errore di analisi. Credo che invece, come ho scritto, bisognerebbe riflettere di più sulle fragilità di sistemi che sono progettati in maniera induttivista, derivando la risposta che essi devono fornire solo dall'esperienza storica delle risposte che hanno precedentemente dovuto fornire. L'esperienza storica è ormai molto chiara. Pregi e difetti vengono fuori proprio in queste circostanze: i nodi vengono al pettine.

Questo modello diventa sempre più efficiente ed efficace in condizioni ordinarie ma si inceppa davanti a situazioni straordinarie. Su questo si dovrebbe riflettere, a mio parere, invece di cercare come sempre un qualche capro espiatorio a cui attribuire “la colpa” di avere distrutto, rubato, truffato, corrotto ecc. Quel “come sempre” è l'espressione di un vittimismo ingiustificato . I capri espiatori fanno parte di un gregge di personaggi e intere classi politiche sempre più impreparate (salvo le dovute eccezioni) arruffone, dalla vista corta, che non hanno mai guardato al futuro pensando solo al consenso immediato in un arco temporale tra una elezione e l'altra. Un gregge che, paradossalmente,

vivendo e lavorando negli sterminati pascoli della politica, dell'economia, della finanza e del clientelismo, ne ha ricavato spesso scarsi benefici diretti consentendo, però, ad una vasta schiera di speculatori, faccendieri e organizzazioni sia ineccepibili che ambigue o create ad arte, di trarne enormi benefici. Le cronache giudiziarie, da anni, parlano molto chiaro, nonostante le deficienze del nostro sistema giudiziario universalmente riconosciuto.

IL LIVELLO QUALITATIVO DELLA SANITA': ALCUNI ESEMPI

Non posso esimermi dal fare alcune ulteriori considerazioni che, in realtà, erano sottintese nella mia esposizione precedente.

La mia analisi è basata su elementi storici facilmente riscontrabili.

L'anno preso come riferimento era il '68. Non a caso.

E' assiomatico che il livello qualitativo della sanità non poteva essere altro che quello del '68 : Tac sconosciuta, idem risonanza magnetica e così via, per tutti i presidi medici e attrezzature ospedaliere che, nel corso di 52 anni di storia, grazie al progresso tecnologico, si sono evolute. Il gap significativo, fra il '68 e oggi, è rappresentato dall'attuale carenza delle strutture sanitarie , medici e personale sanitario inclusi (ndr). Molte strutture che nel '68 erano appena nate e anche alcune opere successive , oggi non esistono più o sono ridotte a ruderi fatiscenti, soprattutto al Sud. La capienza delle attuali strutture, sebbene più progredite, non compensa la capienza delle strutture o reparti eliminati. Inoltre, dalle cronache odierne, risulta che centri di eccellenza costruiti con grande dispendio, non sono mai entrati in servizio. Un esempio per tutti la nuova cittadella dell'ospedale Spallanzani , struttura all'avanguardia per degenza e trattamento di malattie infettive ad alta intensità epidemica. Tale struttura, terminata da ben 6 anni, attende ancora la fine dell'iter burocratico (sic!) per completare il collaudo previsto da qualche "macchinosa" legge (si fa per dire), mentre avrebbe potuto essere già utilizzata per dare una più pronta ed efficace risposta all'attuale pandemia. Fa parte, insieme alle innumerevoli altre situazioni, dei

“nodi” che , come ho scritto, stanno venendo al pettine : a valle inadeguatezza delle strutture e inefficienza; a monte tagli lineari , i cui risparmi sono andati a “rimpinzare”, come parte di un fenomeno perverso, le “cattive spese” e, ovviamente, la corruzione ed il “ladrocinio”. E ancora oggi, ci sono politici, pseudo-statisti ed amministratori, che vanno fieri di come hanno fatto quadrare conti e bilanci, senza alcuna lungimiranza e sensibilità per gli effetti sociali ed economici che ne sono derivati .

Se capisco bene il senso del commento alla mia analisi, tutti questi nodi che sono alla base di questa accertata, non prevista inadeguatezza del sistema sanitario nazionale, dovrebbero essere bilanciati (con effetto consolatorio) dai progressi della scienza, della tecnologia, della ricerca scientifica, della farmaceutica e quant'altro. E cosa dire dell'aumentata aspettativa di vita che è avanzata di almeno 15 anni ? Dico che, con conti alla mano, per una intera generazione di ottantenni (me incluso) questa conquista è stata totalmente vanificata da quei citati “nodi al pettine”. La nostra generazione sta scomparendo (ma è colpa del virus...)

IL PROGRESSO SCIENTIFICO, I TAGLI, LE SPERANZE

E poi, diciamocela tutta: il progresso scientifico con tutti gli aggregati di cui l'umanità sta beneficiando è davvero opera nostra ? Come si fa a non ricordare i tagli alla ricerca ed alla istruzione, a tutti i livelli, con l'evidente carenza di medici e operatori? Inoltre, prima della pandemia avevamo ricevuto il triste ed inaccettabile messaggio che stiamo subendo una carenza di circa 48.000 medici di base. Con quale spudoratezza vogliamo imputare l'inadeguatezza del nostro sistema soltanto alla eccezionalità dell'evento che stiamo vivendo? Sarei veramente uno stupido a negare il progresso scientifico di cui, come asserito, non avrei tenuto conto nella mia analisi : per me è scontato ed è evidente! Ma , purtroppo non si può affermare che altrettanto progresso sia stato raggiunto nella gestione della Sanità nazionale che con errori ed omissioni di politici e governanti, con la discutibile gestione regionale che , nei fatti, determina squilibri e sperequazioni

con le attuali visibili conseguenze, tende a vanificare, inesorabilmente, i benefici del progresso scientifico. E, purtroppo, solo in emergenze come quella che stiamo vivendo, emergono tutti i pochi pregi ed i tanti difetti. Tuttavia, ritengo che la mia analisi, seppur prolissa, rappresenti solo la punta di un iceberg che contiene tutti i mali che caratterizzano la politica, l'economia, la cultura, l'istruzione, i comportamenti degli individui e della società. Qualcuno mi ha anche obiettato che sarebbe da folli aumentare i posti letto, strutture ed impianti, in maniera esagerata, in attesa che scoppi una epidemia. Sarebbe una spesa folle e ingiustificata. Quelle risorse potrebbero essere impiegate in spese più necessarie...

UN PARALLELO COL TITANIC, MASSIMA PRESUNZIONE UMANA

A proposito di iceberg, per una mia deformazione professionale, ritengo doveroso riportare un evento storico risalente al 15 aprile del 1912. Si tratta dell'affondamento del TITANIC massima espressione del progresso tecnologico e della “presunzione” umana dell'epoca. In quel naufragio morirono in mare ben 1518 passeggeri. La causa delle morti si può narrare, oggi come allora, in due versioni reali e concrete che si prestano ad altrettante diverse interpretazioni piuttosto suggestive. Prima : la morte fu dovuta alla temperatura glaciale del mare. Interpretazione incontestabilmente vera. La seconda : la modernissima nave, ritenuta e “dichiarata” “inaffondabile” con ampio dispendio di pubblicità a livello mondiale, non aveva un numero sufficiente di lance di salvataggio per tutti i passeggeri e l'equipaggio ! In realtà, il progetto di costruzione prevedeva un elevato e adeguato numero di imbarcazioni, sistemate su un apposito ponte con le relative gru di servizio. Ebbene, durante l'allestimento, prevalse una corrente

di pensiero secondo la quale la visione del “ponte lance”, con tutte quelle imbarcazioni e attrezzature, avrebbe costituito un elemento estremamente negativo , in contrasto con l’immagine onnipotente ed inaffondabile su cui era stata impostata tutta la campagna pubblicitaria. Tale immagine negativa avrebbe potuto, senz’altro, spaventare i passeggeri...

Meglio e più edificante sarebbe stato un bel ponte, largo e spazioso per allietare i passeggeri. A questa corrente di pensiero si aggiunse, poi, anche l’idea del risparmio sul costo delle installazioni e , così, si giunse alla decisione di limitare l’orrenda visione di troppe lance, quasi presagio di sicura sventura...A chi vuole intendere...intenda.

Tobia Costagliola

CINA , KISSINGER E LA CORONAVIRUS, **UN LIBRO, UNA INTERVISTA LA STORIA**

di **Massimo Granieri**

Quando, nel Luglio 1971, Henry Kissinger , all'epoca consigliere per la Sicurezza nazionale del presidente americano Nixon, si recò in missione segreta a Pechino, le relazioni diplomatiche tra Stati Uniti e Cina erano interrotte da più di vent'anni, cioè dall'ascesa del Partito Comunista e dalla fondazione della Repubblica Popolare che gli USA non riconoscevano come governo legittimo. Dopo aver combattuto un' aspra guerra in Corea ed essersi fronteggiati in diverse gravi crisi internazionali, i due paesi si consideravano nemici dichiarati, portatori di ideologie anti-tetiche e di altrettanto inconciliabili visioni dell'ordine internazionale. Alla luce di tali premesse, ogni tentativo di riavvicinamento tra le due superpotenze sembrava destinato a un sicuro fallimento. Se invece tale obiettivo fu infine raggiunto, gran parte del merito va invece attribuito alla personale determinazione e lungimiranza dei due capi di stato: il Grande Timoniere della Cina Mao Zedong e il controverso presidente americano Richard Nixon. Di fronte alle minacce della guerra fredda e della crescente potenza sovietica, giunsero alla comune conclusione che le differenze ideologiche dovessero essere messe da parte e, pur sfidando l'opposizione delle rispettive classi politiche e opinioni pubbliche e avviarono un rapporto di collaborazione che da allora si rivelò di capitale importanza per la costruzione dell'odierno assetto politico ed economico mondiale.

Di questo storico passo Henry Kissinger non un attore protagonista ed è da dal suo privilegiato osservatorio che egli ricostruisce il questo volume con lucida passione lo scenario internazionale che fece da sfondo alla sue personali missioni in Cina e ai suoi incontri con i principali leader cinesi tra cui Mao Zedong, Zhou Enlai, e Deng Xiaoping descrivendo dettagliatamente di questi personaggi peculiarità caratteriali e loro orientamenti psicologici e politici. Uno scritto che si dipana tra i cauti approcci iniziali ai riservati abboccamenti nella capitale cinese, dallo storico incontro ufficiale tra i due presidenti avvenuto nel 1972 alle successive visite tra gli ormai ritrovati "amici" americani e cinesi. Kissinger con grande maestria riesce a collocare riflessioni ed eventi senza

tralasciare di descrivere la più ampia cornice della storia millenaria della cultura cinese. E' stato forse questa una delle intuizioni vincenti di questo grande negoziatore: riconoscere pur non sempre condividendo la prospettiva cinese, la dinamicità di questa popolosa potenza mondiale con la quale da allora tutte le altre nazioni non possono esimersi dal confrontarsi e rapportarsi.

Ancora recentemente Kissinger è tornato quale indiscusso esperto della materia a riparlare di Cina e di equilibri mondiali proprio in occasione dell'attuale emergenza Coronavirus e delle conseguenze economico-politiche che questa epocale pandemia provocherà. Dario Cristiani, fellow del German Marshall Fund di Washington D.C. e dell'Istituto Affari Internazionali di Roma, offre una lettura delle riflessioni che l'ex Segretario di Stato americano ha affidato alle pagine del Wall Street Journal. Riflessioni su mondo, ordine futuro e Stati Uniti che toccano da vicino anche l'Italia...

“

Per dinamiche epocali, servono firme epocali. È ciò che deve avere pensato il Wall Street Journal, ospitando una riflessione densa, profonda e ad ampio raggio di Henry Kissinger sulla crisi del coronavirus e il futuro dell'ordine mondiale. Questa riflessione non è solo analisi; è anche un richiamo perentorio al proprio Paese, gli Stati Uniti, al non perdere di vista il dopo e, soprattutto, rendersi conto che l'America non può – e non deve – abdicare al ruolo che ha avuto in questi decenni di architrave dell'ordine internazionale liberale.

La surreale paura di un pericolo incipiente e senza logiche (ri)conosciute

L'ex Segretario di Stato inizia la sua riflessione con un ricordo personale: giovane soldato, arruolato nell'84a Divisione di Fanteria ai tempi dell'offensiva delle Ardenne (The Battle of the Bulge), l'atmosfera di oggi gli ricorda il “senso di pericolo incipiente” che ha conosciuto all'epoca, i cui contorni sfuggono ad una definizione netta essendo intrinsecamente dinamici e sconosciuti. Senso di pericolo “rivolto non ad una persona in particolare, ma bensì capace di colpire a caso e in maniera devastante.”

Il richiamo a l'offensiva delle Ardenne è suggestivo, per svariati motivi. Quello fu uno degli atti conclusivi della trentennale guerra civile europea che consegnerà il mondo all'ordine bi-polare e, nelle società ad Ovest del muro, ad un'era di prosperità materiale mai vissuta prima. Di quel mondo bi-polare, Kissinger sarà sia chiaro – discusso e per certi aspetti controverso – protagonista, ma anche picconatore, visto che ne inizierà a scardinarne le fondamenta, a colpi di ping pong prima e di distensione poi.

Kissinger, in quegli anni, diede linfa e forma all'idea espressa da Nixon di non poter lasciare la Cina per sempre al di fuori della famiglia delle nazioni. A voler metter gli eventi di oggi in prospettiva storica, la centralità geo-economica che la Cina ha assunto in questi anni – e di cui, in un certo senso, la crisi del Coronavirus è uno dei prodotti – è figlia di quell'apertura. Allargando l'orizzonte storico ulteriormente, quello fu probabilmente l'ultimo sigillo alla globalizzazione completa delle relazioni internazionali: dinamica, iniziata nel 1905 e sublimata dalla Guerra Fredda e dalla crisi di Suez del 1956, e che ha sancito la fine della centralità europea rispetto al sistema internazionale.

Questo senso di pericolo, però, oggi si declina in un clima diverso: Kissinger nota, riflettendo sugli Stati Uniti, la mancanza di uno “scopo nazionale definitivo” e la presenza di un “Paese diviso”. In un contesto del genere, Kissinger considera la presenza di un governo efficiente e lungimirante come *conditio sine qua non*, necessaria ma non sufficiente, per gestire degli ostacoli “senza precedenti, per magnitudine e portata globale”. In un clima del genere allora “sostenere la fiducia del pubblico è cruciale per (preservare) la solidarietà sociale, le relazioni tra una società e l'altra, e la pace e la stabilità internazionali.”

Qui, Kissinger mette sul tavolo tre temi fondamentali che, in un modo o nell'altro e a seconda di come verranno declinati e integrati tra loro, andranno a forgiare le caratteristiche del nuovo ordine mondiale post-Covid-19: la fiducia nelle nazioni di prevedere e gestire le calamità; la percezione sulle performance delle istituzioni che non dipende necessariamente da quanto bene esse abbiano realmente fatto; la necessità di evitare di recriminare sul passato, pratica considerata come ostacolo rispetto al lavoro di gestione del futuro.

La materialità delle percezioni

Fiducia e futuro dipendono da queste percezioni: ed è su queste percezioni che la partita globale si sta giocando in questi momenti. Percezioni di efficienza. Percezioni di tempismo. Percezioni di solidarietà. Non necessariamente ciò che è reale, nei numeri e nelle dinamiche, sia ciò che poi nella percezione delle opinioni pubbliche e, per una sorta di proprietà transitiva la cui fluidità varia a seconda dei contesti, in coloro che prendono decisioni. In Italia questa dinamica l'abbiamo conosciuta bene: a guardare i numeri, il supporto europeo o americano probabilmente resta molto più solido rispetto a quello di altri Paesi che hanno – rumorosamente – aiutato l'Italia. Ma le incertezze nella tempistica; la debolezza e la stanchezza delle narrative; in qualche modo anche l'idea che questo supporto sia dovuto mentre quello di altri non lo sia necessariamente fa sì che le percezioni di solidarietà siano diverse da come questa solidarietà si sia poi declinata nella realtà.

Lo stesso vale per l'efficienza: vi sono tantissime analisi di gestori di crisi col senno di poi che sottolineano carenze, ritardi e mancanze, in realtà con un focus particolare sulle carenze delle libere democrazie nel gestire questa crisi. Che, indubbiamente, ci sono state. Ma queste analisi dimenticano i fattori politici e sociali che certamente non vanno visti come delle giustificazioni, ma che – se presi in considerazione – danno un quadro più realistico del tipo di contesto decisionale in cui queste inefficienze sono avvenute, ad ogni latitudine e indipendentemente dai gradienti di democrazia e apertura dei vari Paesi: la necessità della Cina di coprire l'epidemia iniziale per paura della ricadute economiche e d'immagine; la difficoltà italiana nell'imporre zone rosse iniziali quando la minaccia era ancora poco visibile o di avere un'azione coerente in un contesto indebolito da anni di austerità e da vent'anni di federalismo troppo spesso à la carte; le incertezze americane iniziali, dettate da una presidenza che, se da un lato si convinceva del pericolo in arrivo, dall'altro continuava a ragionare in termini di necessità di tenere l'economia viva, vera cifra politica del primo mandato Trump e wild card per la sua rielezione. Tre esempi di tre Paesi diversissimi per culture politiche e dinamiche storiche nella gestione della res publica che, però, per motivi diversi, hanno necessitato di tempo per forgiare una risposta efficiente a

questa crisi. Ed è sulla preparazione a gestire in futuro crisi del genere che parte della stabilità del sistema si gioca.

Kissinger ha iniziato questa sua riflessione partendo dall'offensiva delle Ardenne. Senza voler fare voli pindarici, questo richiamo è ulteriormente stimolante se visto anche dal punto di vista dell'efficienza e della preparazione alla risposta. Non sappiamo se ci sia un riferimento voluto in tale senso, ma non possiamo fare a meno di notare come l'offensiva delle Ardenne sia considerata come caso da manuale, nei libri di strategic warning, di fallimento dell'intelligence, al pari di Pearl Harbour. Di un fallimento dell'intelligence dove però i segnali di warning si accumulavano rispetto alla tentazione tedesca del colpo a sorpresa, segnali che venivano però sistematicamente ignorati. Alcuni analisti hanno apertamente parlato della crisi del coronavirus come di uno dei fallimenti peggiori, se non il peggiore, nella storia dell'intelligence americana. A riprendere la letteratura, questo non è necessariamente un problema nuovo: fior fior di analisti hanno spiegato in passato come l'analisi strategica non sempre venga assorbita nelle scelte americane. Probabilmente, però, questa inefficienza va allargata e non riguarda solo gli americani, ma tutti i Paesi che si sono confrontanti – e si stanno confrontando – con questa minaccia. Al netto dei fattori delineati sopra che aiutano a comprendere le circostanze politiche legate alle titubanze iniziali nelle reazioni di molti leader – vi è stata un'incapacità di trasformare l'informazione disponibile in azione efficace sia per preoccupazioni di tipo politico, sociale ed economico, sia perché la natura di questo virus è largamente sfuggente e ferocemente subdola.

Questa logica delle percezioni è importante, anche e soprattutto, per capire la portata della sfida prossima venuta. È in questo dominio delle percezioni che la Cina sta cercando di forgiare il proprio messaggio: di efficienza; di tempismo; di solidarietà. In definitiva: di attore che può fornire beni pubblici internazionali nel vuoto lasciato da altri. Un tema che richiama la teoria della stabilità egemonica: passaggio su cui torneremo nelle conclusioni.

Con una narrazione supportata in maniera più coerente dai diversi livelli della propria piramide politica, dove le incertezze iniziali sono diluite nell'ondata dirompente di efficacia del modello di gestione successiva; nel

know-how che i propri medici hanno costruito mentre il mondo si domandava che succedesse a Wuhan; nella prontezza nel suo offrire sostegno esterno. Quest'ultimo elemento è intimamente connesso anche nel cogliere questa crisi come opportunità per dare lustro al progetto della Belt and Road, come dimostrato dall'idea della Via della Seta sanitaria o l'epopea video degli aiuti via terra portati in Spagna. Ed è un punto, importante, per riprendere il discorso di Kissinger sulla necessità di guardare al futuro: la Bri, da progetto geo-economico e logistico, e sempre di più un progetto geo-culturale con una chiara visione di centralità politica della Cina rispetto al mondo. Centralità politica che si deve stabilizzare e definire entro il 2049, anno del centenario, ma che ha in sé un sapore di antico, e cioè un richiamo al sistema internazionale pre-europeo. Dove la Cina era fulcro economico essenziale e la cui centralità era, ed è ancora, rappresentata vivamente nella cartografia cinese. Non a caso, dire Cina significa dire Zhōngguó: Impero di Mezzo.

Ed è qui che la riflessione di Kissinger cambia scala: “Lo sforzo di (gestione della) crisi, per quanto vasto e necessario, non deve escludere l'urgente compito di avviare un'impresa parallela per il passaggio all'ordine post-coronavirus”. Kissinger è conscio di come la magnitudo politico-economica di tale crisi sarà destinata a rilasciare le proprie vibrazioni molto a lungo, anche più a lungo rispetto all'impatto del virus sulla nostra salute. L'onda lunga di tale evento può durare per generazioni. Kissinger riflette quindi apertamente sulla natura intrinsecamente globale di tale virus.

Con buona pace di un certo sovranismo dal respiro corto che vede nelle limitazioni di queste settimane la prova di come i confini siano necessari, da declinare addirittura in funzione di comunità il cui raggio d'azione si riduce fino a combaciare con quello del focolare domestico. Kissinger riconosce che “la risposta dei leader nel gestire tale problema è stata modulata su basi puramente nazionali”. Bene, o meglio, male: questo approccio è destinato a fallire. Per Kissinger “nessuno stato può affrontare ciò da solo”. Tanto meno gli Stati Uniti. L'ex Segretario di Stato richiama tutti ad un atto di responsabilità globale: “Affrontare le necessità del momento alla fine deve essere associato a una visione e un programma

collaborativi globali. Se non possiamo fare entrambi insieme, affronteremo il peggio di ciascuno”.

Preservare l'ordine liberale

In questo senso, Kissinger offre uno sguardo alla storia, ma non come campo per recriminare sul passato, rischio da cui ha messo in guardia in precedenza, ma come ad un inventario da cui trarre soluzioni per il futuro. Quindi, lo sguardo alla storia serve per riprendere gli insegnamenti che i successi passati possono offrire come bussola per il domani. Le lezioni dello sviluppo del Piano Marshall o del Progetto Manhattan devono obbligare gli Stati Uniti a sobbarcarsi uno sforzo significativo in almeno tre ambiti.

Il primo: rafforzare la resilienza globale alle malattie infettive. I trionfi medici del passato e il progresso tecnologico hanno paradossalmente abbassato la nostra tenuta rispetto alla gestione di questi problemi. Ci siamo così “cullati in un pericoloso compiacimento”. Kissinger disegna quindi uno sforzo di sviluppo di nuove “tecniche e tecnologie per il controllo delle infezioni e vaccini commisurati tra le grandi popolazioni”. Tale sforzo ha natura transcalare: “Le città, gli stati e le regioni devono costantemente prepararsi a proteggere il loro popolo dalle pandemie attraverso lo stoccaggio, la pianificazione cooperativa e l'esplorazione alle frontiere della scienza”.

In secondo luogo, bisogna compiere un nuovo sforzo per “sanare le ferite per l'economia mondiale”. Certamente, I leader globali hanno imparato importanti lezioni dalla crisi finanziaria del 2008 ma l'attuale crisi economica ha una carica virale, per rimanere in tema, ben più significativa, complessa e multiforme, e quindi sfuggente. Kissinger mette in prospettiva storica la contrazione economica scatenata dal coronavirus, rimarcando come “nella sua velocità e scala globale, essa sia diversa da qualsiasi cosa mai conosciuta nella storia.” Le scelte che giustamente Kissinger definisce “necessarie” di sanità pubblica per gestione della crisi nel breve-termine, come l'allontanamento sociale e la chiusura di scuole e imprese, avranno effetti duraturi su questa sofferenza economia. I programmi di risposta,

allora, devono cercare di mitigare “gli effetti dell'imminente caos sulle popolazioni più vulnerabili del mondo.”

Il terzo punto è il punto in cui si condensa la vera sfida globale per i prossimi decenni. Kissinger non è solo stato uno dei politici più importanti del secolo scorso, ma è pur sempre un politologo di formazione, con un sostanziale e cruciale substrato di storico, figura ibrida dominante nella scienza politica fino alle virate teoriche degli anni '60 e '70. Inevitabilmente, il riferimento al futuro riprende le radici sui cui il presente si è sostanziato nel corso degli ultimi decenni e secoli. Per Kissinger, quindi, gli Stati Uniti devono necessariamente “salvaguardare i principi dell'ordine mondiale liberale”. L'ordine moderno è nato e si è evoluto con comunità politiche fortificate per difendersi contro nemici esterni gestite da sovrani, a volte dispotici, a volte benevoli. Questa arbitrarietà si è andata diluendo in concomitanza con la rivoluzione – e la lezione – valoriale dell'Illuminismo, cesura storico-ideologica che ha permesso una rielaborazione di tale concetto di difesa della comunità: lo scopo dello stato legittimo si è quindi evoluto nel provvedere ai “bisogni fondamentali delle persone: sicurezza, ordine, benessere economico e giustizia” tutti elementi che gli individui, da soli, non sono in grado di proteggere. Kissinger offre un'altra bordata alle tentazioni sovraniste che animano tanti circoli al di qua e al di là dell'Atlantico, criticando il ritorno dell'evidente anacronismo della rinascita di una “città fortificata in un'epoca in cui la prosperità dipende dal commercio globale e dal movimento delle persone”.

Per Kissinger, le democrazie del mondo sono quindi chiamate a “difendere e sostenere i loro valori illuministici”. Il prezzo da pagare qualora ciò non avvenga è alto, anzi, altissimo: “La disgregazione del contratto sociale, sia a livello nazionale che internazionale”. In questo ambito, Kissinger suggerisce una metodologia di azione: la plurisecolare diatriba su legittimità e potere non può essere risolta mentre l'umanità cerca di superare la pestilenza di Covid-19. Il restraintment, che potremmo tradurre come parsimonia in questo caso, deve essere necessario da parte di tutti, sia nella politica interna che nella diplomazia internazionale.

Il declino: non ineluttabile, ma i cui sintomi sono presenti

L'offensiva delle Ardenne che Kissinger richiama nell'incipit del suo articolo era uno degli ultimi attimi politici di un mondo destinato a sparire per far spazio ad un altro, in cui prosperità e rispetto della dignità umana crescevano di pari passo. Per Kissinger, la fase che stiamo vivendo rappresenta un "periodo epocale". La sfida, per i leader globali, è quella di "gestire la crisi mentre si costruisce il futuro." Il fallimento non è consentito perché "potrebbe incendiare il mondo".

Quest'ultima nota va letta nel rischio insito nella disintegrazione dell'attuale ordine internazionale. La crisi causata dal Covid-19 rischia di essere per l'America ciò che è stata Suez per gli imperi europei fiaccati dai trenta anni di guerra civile europea e che hanno dominato il mondo per secoli, come ripetuto spesso da Nathalie Tocci nelle ultime settimane. Questa nota si lega quindi al richiamo fatto in precedenza alla teoria della stabilità egemonica, approccio teoricamente eclettico promosso da Robert Gilpin in cui gli Stati Uniti rappresentavano l'egemone benevolo fornitore di beni internazionali pubblici. Secondo Gilpin, la crisi degli anni '70 aveva sancito l'inizio del declino dell'egemone benevolo, declino scritto nelle regole del sistema visto che i costi da affrontare e il comportamento dei free riders alla lunga erodono il dominio dell'egemone.

E se la crisi del Covid-19 fosse l'atto conclusivo di questo percorso iniziato negli anni '70? Kissinger, quando chiede agli Stati Uniti uno sforzo per rimodellare il sistema internazionale, chiede un colpo di reni per combattere questa dinamica di un declino che non è destino geopolitico ineluttabile – non ancora, almeno – anche se alcuni dei sintomi esistono e sono visibili. Rispetto a questa crisi, la Cina si è posta come fornitore globale di beni pubblici globali, dal materiale sanitario – di cui dispone un controllo significativo gestendo larga parte delle catene di produzione nel settore – al know-how per affrontare una pandemia che loro sono stati i primi ad affrontare. Questa dinamica si è dispiegata chiaramente a varie latitudini. L'Italia ne è stata uno dei teatri principali: le incertezze della leadership americana nella gestione globale di questo dramma ha dato spazio ad un'azione ad alta efficienza dal un punto di vista dei costi/benefici della Cina che ha si trovato sponde importanti in Italia, ma al tempo stesso ha avuto la prontezza di cogliere l'esistenza di crepe in cui insinuarsi.

Kissinger, nelle ultime occasioni pubbliche in cui ha avuto modo di parlare, ha messo in guardia dalle “conseguenze catastrofiche” di avere un sistema in cui Stati Uniti e Cina si scontrassero apertamente. La crisi del Covid-19 può accelerare una dinamica del genere: un egemone declinato contro un gigante demografico e geopolitico che trasforma una crisi interna potenzialmente dirompente in occasione per elargire beni pubblici internazionali che comunità impaurite da un virus al momento intelligibile necessitano per affrontare la minaccia. Questa è, probabilmente, la sfida a cui Kissinger si riferisce: sta ora al suo Paese, gli Stati Uniti, decidere come rispondere.

Henry Kissinger, “Cina” (Titolo dell’opera originale ”On China”)

514 pagine - Edizioni Mondadori 1ma edizione Novembre 2011

Henry Kissinger, suo nome originale Heinz Alfred Kissinger (nato a Fürth, 27maggio 1923), è un politico statunitense di origine ebraica tedesca e membro del Partito repubblicano.

Fu consigliere per la sicurezza nazionale e segretario di stato degli Stati Uniti durante le presidenze di Richard Nixon e di Gerald Ford tra il 1969 e il 1977 nonché consulente di politica estera di successive amministrazioni.. Nel 1973 fu insignito del Premio Nobel per la pace e della Presidential Medal of Freedom e la Medal of Liberty, le più alte onorificenze civili americane.

Massimo Granieri

LE COMUNICAZIONI AI TEMPI DEL

CORONAVIRUS

di **Ferruccio Repetti**

Carissimo Decio, ho letto il "nostro" prestigioso e utilissimo "Giornale di bordo" numero 6 che riporta - ti ringrazio molto! - le mie considerazioni sulla Comunicazione ai tempi del Coronavirus. Fra l'altro, constato con piacere che l'illustre virologo Prof. Giulio Tarro esprime considerazioni illuminanti che corroborano le mie tesi e approfondiscono - con assoluto rigore scientifico - tutti gli aspetti medico-sanitari di questa follia mediatica collettiva.

Se credi, ti ripropongo (sia nel seguito, sia in allegato, per un eventuale utilizzo) la parte iniziale del mio pezzullino che credo sia "saltato" per ovvi problemi di spazio, ma riportava le statistiche delle passate infezioni, utili a fare un confronto tranciante con l'epidemia attuale. Un calorosissimo abbraccio, nella certezza di vincere insieme questa guerra vera NON contro il nemico invisibile, bensì contro l'ipocrisia e la stupidità.

A presto!

Ferruccio Repetti

LE STATISTICHE

Sì, c'è proprio bisogno di scrivere. Di scrivere e, se è il caso, di urlare: questa "storia" del Coronavirus è diventata innanzi tutto un fatto di Comunicazione. Che con la medicina, l'aspetto medico-sanitario, ha assunto ormai affinità e contingenze-coincidenze assolutamente casuali e secondarie. E soprattutto, questa "faccenda" del virus più modesto e già più famoso del secolo - "santo subito" per meriti speciali, e cioè per la diffusione tanto miracolosa, al di fuori di ogni aspettativa razionale o scientifica – questa "faccenda" del virus, dunque, è assurta a protagonista assoluta di un contagio di idee "poche e confuse", ma "reali" (da qui, forse, il prefisso "corona", comunque ben meritato!). Dove però, per "reali", si intendono le idee espresse, prioritariamente se non esclusivamente, sui "social", la santa sede dove tutto si crea e niente si distrugge, rimanendo patrimonio (si fa per dire) imperituro, perché custodito nella memoria del web nei secoli dei secoli.

Due cifre, per chi avrà la pazienza di leggere e riflettere:

L'Influenza spagnola, altrimenti conosciuta come la grande influenza o epidemia spagnola, fu una pandemia influenzale, insolitamente mortale, che fra il 1918 e il 1920, uccise 50-100 milioni di persone su una popolazione mondiale di circa 2 miliardi.

L'Influenza asiatica fu una pandemia influenzale di origine aviaria che negli anni 1957-60 fece circa 2 milioni di morti e si manifestò stagionalmente fino al 1968.

L'Influenza di Hong Kong fu una pandemia influenzale iniziata ad Hong Kong nel 1968 e diffusasi negli Stati Uniti nello stesso anno. La diffusione del morbo si interruppe l'anno seguente, il 1969. Le stime sulle perdite umane variano: tra i 750.000 e i 2 milioni di persone morirono in tutto il mondo nei due anni di attività, 1968 e 1969. Pertanto fu definita la “meno letale delle pandemie del Ventesimo Secolo”.

Nel 2009 arriva un nuovo virus influenzale che causa la primapandemia influenzale globale in 40 anni. Circa 151.700-575.400 persone in tutto il mondo sono morte a causa dell'infezione.

“Le infezioni respiratorie acute causate dai virus influenzali possono essere lievi, gravi e possono persino causare la morte nei soggetti a rischio come anziani e bambini. Si stima che le epidemie annuali causino da 3 a 5 milioni di casi di influenza e da 290.000 a 650.000 morti in tutto il mondo. Il ricovero e la morte si verificano principalmente tra i soggetti ad alto rischio, che includono donne in gravidanza e chiunque abbia patologie sottostanti come diabete, obesità, malattie dell'apparato respiratorio e cardiovascolari”.

(Fonte: Epicentro - Il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica a cura dell'Istituto superiore di sanità)

Ferruccio Repetti

Ricognizioni culturali e prospettive future nel dopo Coronavirus

da Silvestro Sannino

Buona domenica Decio, Il ruolo di Rasputin, ma non la dimensione, che hai dato al suggeritore di Giuseppi mi pare ben intonato. La nota ultima sui politici l'ho data a leggere ai miei vicini avvocati (figlio,

nipote e loro amici) che l'hanno trovata degna di riflessione e non si sono risentiti della critica "culturale". Può sembrare che criticare è facile, l'ho fatto altre volte; ma voglio fare un esempio in merito. I decreti restrittivi emessi dal governo sono apparsi carenti di indicazioni utili; si poteva specificare meglio sulle distanze tra persone da rispettare e poi aggiungere che movimenti ed attività in condizioni migliori degli standard prescritti sono consentiti (previa autocertificazione). Ad esempio se si va in campagna in auto, senza incontrare altre persone e si opera a distanze di alcuni metri da altri soggetti, non si rischia alcun contagio. In tal modo non si fermano attività che assicurano la "buona tenuta" di un ambiente, anche contro i rischi di incendi che si faranno vivi nell'estate. Questa è da ritenersi "politica creativa ed utile". E si potrebbero fare altri esempi analoghi, specie nel settore lavori stagionali; invece si pensa di risolvere sempre e tutto con le solite "mancette".

Un amico da poco acquisito su introduzione di Balestrieri, dr.

Vincenzo Dell'Aria già Capodipartimento di Neuroscienze all'ospedale A. Cardarelli (il più grande complesso ospedaliero del Mezzogiorno), mi ha inviato una nota dal titolo "E se il virus fosse innocente?". In essa vi sono fatti e dati che fanno pensare. Troppo spesso nelle terapie protocollari si usano medicinali più costosi ma meno efficaci ed il perché lo puoi dedurre facilmente. Vincenzo, con i suoi 86 anni, scorazza in barca a vela in tutto il Mare Nostrum.

Stamane è stato ricordato, nella rubrica del prof. Sabatini, il DANTEDI'. Ma non mi pare di aver sentito cose nuove tranne l'invito alle solite declamazioni di versi del nostro Poeta. Ed allora mi viene da dire che noi, sulla penultima NEWS, abbiamo onorato la ricorrenza in maniera nobile; le cose dette ed il riferimento a Luis de Camoes come "allievo" di Dante mi sembrano abbastanza inedite e non proprio banali.

Le mie ricognizioni su alcuni aspetti "culturali", anche impegnativi, le faccio perché sono confortato dal tuo assenso; talvolta possono sembrare irriverenti verso alcuni "monumenti"; ma se vi fossero chiose in merito avrei argomenti per difendere certe posizioni. Cerco di limitare gli interventi a dimensioni "praticabili" con il sacrificare

taluni aspetti. Ma se il caso lo richiede abbiamo da argomentare in merito.

Sto elaborando una nota su “L’Avvocato Gianni Agnelli e gli intellettuali della Magna Grecia”. Te la invierò nel giro di un paio di giorni. Poi andremo a sondare un po’ la psicologia di Hitler (e di altri dittatori). Visto che ogni giorno ci viene ricordato che siamo in guerra, forse è il caso di vedere la guerra vera cosa è stata.

Ancora buona domenica ed un abbraccio

Silvestro Sannino

Torre del Greco (in casa), 29 marzo del 2020

--

STORIA DELLA MARINERIA

PASSEGGERI ITALIANA

di **Francesco Pittaluga**

“ SISES E SESTRIERE: UNA LUNGA E AVVENTUROSA CARRIERA SUI MARI “

Prima di passare a questo nuovo capitolo della mia “Storia della Marineria Passeggeri Italiana”, desidero ringraziare tutti i Lettori che commentano i miei articoli ed in particolare Giuseppe Massa per le precisazioni che ha addotto riguardo al resoconto sulla storia dei collegamenti marittimi delle Ferrovie dello Stato per la Sardegna (DL NEWS nr. 04 2020 del 23 febbraio scorso e sue osservazioni numero successivo del 13 marzo): le mie supposte imprecisioni possono essere giustificate dal fatto che all’epoca non ero nella “cabina di comando” come lui stesso fa notare e che le esigenze di essere concisi fa sì che a volte certi particolari che non inficiano l’attendibilità del resoconto vengano sacrificati volontariamente. Al di là delle motivazioni, ribadisco comunque il concetto che ad un certo punto le Ferrovie dello Stato abbiano optato per un disimpegno da tale linea perchè i fatti lo

dimostrano: mentre sullo Stretto di Messina i collegamenti vengono rinnovati con nuove costruzioni, fra gli anni Ottanta e Novanta del Novecento verso la Sardegna entrano in servizio, a prescindere dalle unità quivi dislocate per brevi ed episodici periodi, le sole “Garibaldi” e “Logudoro”: la prima per il traffico merci e la seconda che la segue a breve per essere infine spostata anch’essa fra Scilla e Cariddi come le altre unità della flotta. Il fatto stesso che le FS affidino alla consociata Bluvia poi Blufferries tali collegamenti indica un nuovo orientamento che si concretizza in seguito con l’abbandono progressivo di altri settori di traffico, quali tanti convogli intercity a lunga percorrenza e i treni letto oggi ridotti a poche unità a fronte dei programmi di alta velocità e nuove strategie operative. Che poi i sindacati abbiano fatto la loro parte è indubbio e i loro danni sono visibili e documentabili ovunque e non solo in questo comparto. Personalmente mi sono limitato a riportare un dato di fatto che comunque si è verificato ed è documentato da tutte le fonti che ho consultato, come faccio sempre, per compilare articoli che possono a volte trascurare alcuni particolari che potrebbero oltretutto portare fuori tema ma che riportano fedelmente quanto si è verificato, nel pieno rispetto del lettore e della veridicità storica di ciò che riporto. Ringrazio comunque e mi auguro di suscitare ancora l’interesse dei lettori di DL NEWS. (F.P.)

“ Sises e Sestriere: una lunga e avventurosa carriera sui mari “

Alla vigilia dello scoppio del secondo conflitto mondiale la flotta mercantile italiana contava nel suo complesso 717 unità fra navi passeggeri, merci e miste di più di 500 tonnellate di stazza, che arrivavano a circa 1200 se si computano anche quelle minori, per complessive 4.095.700 tonnellate di stazza lorda, il che metteva la nostra nazione ai primi posti nella classifica mondiale di allora assieme a Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania, Norvegia, Francia e poche altre. Per quanto riguarda il comparto passeggeri la situazione era nel complesso più che soddisfacente: a ciò aveva contribuito

L'esigenza di prestigio avvertita dal regime fascista anche in campo marittimo che aveva portato, fra gli anni Venti e Trenta del secolo scorso, all'immissione in linea di una serie di navi e transatlantici a tutti ben noti, in qualche caso eccedenti le reali necessità del traffico ma che, dal punto di vista tecnico e commerciale, ponevano senz'altro il nostro Paese all'avanguardia in questo campo. Lo stesso non poteva dirsi riguardo al settore misto merci-passeggeri e soprattutto a quello merci tout-court che, fatte le debite eccezioni, disponeva nel complesso di unità vecchie o obsolete sia nelle flotte appartenenti alle società private che in quelle a partecipazione statale.

Con la cosiddetta legge Benni, per la precisione il R.D.L. nr. 330 che prendeva il nome dell'allora ministro delle Comunicazioni, nel 1938 si pensò di correre ai ripari, varando un nuovo piano di costruzioni che, nelle intenzioni del legislatore, avrebbe consentito nel giro di un quinquennio di immettere in servizio tutta una serie di nuove unità, in gran parte merci costruite, previe condizioni economiche molto vantaggiose, sugli scali nazionali sia per la flotta di Stato che per gli armatori privati.

Purtroppo il quinquennio successivo vedrà la nazione e il mondo impegnato in ben altro. Alla fine delle ostilità la nostra Marina Mercantile uscirà distrutta quasi al novanta per cento dal conflitto: le unità rimaste erano soltanto 56 per complessive 192.341 t.s.l. e quelle poche costruite grazie alla legge Benni finiranno quasi tutte silurate o distrutte per eventi bellici e solo alcune di esse si salveranno perchè ancora sugli scali di armamento o in via di completamento nei cantieri. Fra di esse le più famose saranno le sei che andranno a costituire nel dopoguerra la classe dei "Navigatori" della "Società Italia" e poi "Lloyd Triestino" già ricordate in questa rassegna. Ce ne furono però altre, e fra queste è doveroso ricordarne oggi almeno due, che hanno avuto una carriera avventurosa e diversificata e sono rimaste in servizio a lungo, sebbene con ruoli e sotto armatori diversi nel corso della loro vita commerciale. Si tratta delle motonavi (quasi) gemelle "Sestriere" e "Sises", entrambe impostate presso i Cantieri Navali FrancoTosi di Taranto rispettivamente alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia la prima e

nel pieno del conflitto la seconda, tant'è vero che verrà completata solo alla fine delle ostilità.

Per inciso questi cantieri, chiusi ormai dal 1990 dopo vari passaggi di proprietà, erano stati fondati nel 1914 dall'azienda metalmeccanica omonima di Legnano e sono stati un'importante realtà industriale tarantina per tutto il corso del XX Secolo: specializzati in commesse riguardanti la nostra Marina Militare, soprattutto sommergibili, videro sui loro scali anche la realizzazione di grossi mercantili quali “Principessa Giovanna” e “Principessa Maria” già ricordate in questa sede e si specializzarono nella costruzione di piccoli piroscafi impiegati soprattutto nel Golfo di Napoli quali l’ “Epomeo”, il “Meta” ed il “Sorrento”.

SESTRIERE,

“GRANDE NAVE DA CARICO”

La nave dei mille

Per quanto riguarda la “Sestriere”, si trattava di una grande nave da carico della stazza lorda di più di 8500 tonnellate. Il suo varo, avvenuto il 9 febbraio 1942, assunse una precisa valenza politica e venne strumentalizzato ai fini della propaganda di regime in tempo di guerra: prova ne è il fatto che madrina della nave sarà la signora Angiolina Merlano Bersia, moglie del comandante della “Villarperosa”, una nave da carico molto simile alla “Sestriere” e appartenente al medesimo gruppo armatoriale e che, completata poco prima dello scoppio delle ostilità, si trovava in acque americane ed era stata requisita con conseguente internamento dell'equipaggio, capitano compreso ovviamente. La “Sestriere” dal canto suo subirà un lungo allestimento ma si troverà fortunatamente a galla al termine delle ostilità. Subendo il destino di altre analoghe unità, verrà quindi riadattata negli spazi interni e trasformata per il trasporto di più di 700 emigranti in cameroni ricavati negli interponti più un piccolo numero di passeggeri di classe alloggiati in una dozzina di cabine nel cassero centrale. Dotata anche di cinque capaci stive per le merci, vide ovviamente incrementato il numero delle scialuppe rispetto al

disegno originario ed effettuò il suo primo viaggio in partenza ai primi di novembre del 1946 da Genova per Baltimora e Philadelphia trasportando i membri di cinquanta equipaggi, che ammontavano in tutto a ben mille marittimi più altre maestranze e settanta passeggeri, che andavano negli Stati Uniti a prendere possesso di altrettante navi “liberties” cedute all’Italia dalla “United States Maritime Commission” e che costituiranno la struttura portante delle nuove flotte commerciali nazionali sia pubbliche che private in attesa o affiancando le nuove costruzioni che via via verranno approntate. Di questa importante traversata tante sono le testimonianze, alcune toccanti e tutte o quasi pervase dalla speranza e dall’entusiasmo che tale spedizione portava con sé, oltre a qualche critica riguardo all’affollamento della nave stipata all’inverosimile di uomini e mezzi: personalmente ho raccolto a suo tempo quella dell’allora giovanissimo comandante Guido Badano recentemente scomparso e lascio agli storici ed ai musei della navigazione il compito di mantenere vivo il ricordo di questo viaggio che, ribadisco, ha fra le altre cose rappresentato un valore simbolico facilmente intuibile ed ha avuto fra i suoi protagonisti tanti giovani nostri marittimi che faranno la storia degli equipaggi italiani nel secondo dopoguerra.

Dagli Stati Uniti la “Sestriere” rientrerà in Italia il 14 maggio 1947 dopo avere praticamente effettuato il giro del mondo scalando in Estremo Oriente a Yokohama, a Shanghai, dove imbarcherà 300 marinai del battaglione “San Marco”, a Batavia ancora per poco olandese e prossima ad essere ribattezzata Djakarta, a Colombo, a Mormugao in una Goa indiana ancora portoghese e in Africa Orientale a Massaua in una Eritrea da poco non più italiana. Dopodiché partirà da Genova ai primi di agosto impegnata nel traffico misto merci-emigratorio verso i porti sia del Golfo del Messico ma soprattutto del Brasile-Plata con i colori della “Italnavi”, la sua società armatrice che traeva origine da una precedente “Società Commerciale di Navigazione” che aveva sede operativa a Genova e legale a Torino ed era stata costituita nel 1924 dal senatore Giovanni Agnelli con l’intento precipuo di sperimentare e pubblicizzare i motori diesel di produzione FIAT. Orientata inizialmente all’esclusivo traffico merci, la compagnia aveva mutato nome e ragione sociale nell’aprile di quello

stesso 1947 quando si decise di estenderne l'attività al traffico emigratorio.

La "Sestriere" venne ben presto affiancata dalla "Sises", pressoché simile anche se leggermente più grande: stazzante quasi 9.200 tonnellate, era lunga come l'unità precedente poco più di 140 metri, larga 18 e veniva anch'essa azionata da due motori diesel della potenza di 6000 cavalli asse costruiti dalla FIAT-Grandi Motori che agivano su di una sola elica e consentivano una velocità di crociera di 17 nodi. Era stata ugualmente impostata nei cantieri di Taranto durante la guerra ma verrà completata solo nel settembre del 1948 e consegnata alla "Italnavi" il 15 dicembre di quello stesso anno dopo essere stata adattata per il trasporto di 56 passeggeri in cabina e 510 emigranti. Le sistemazioni interne erano analoghe a quelle presenti sulla "Sestriere", anche se il minor numero di posti emigranti faceva sì che gli spazi loro riservati risultassero su quest'ultima unità meno congestionati e di conseguenza maggiormente confortevoli.

LA SISES E I RICORDI

La "Sises" partirà da Genova per la sua prima traversata alla volta degli scali di Brasile, Uruguay e Argentina il 29 dicembre 1948 e, se la "Sestriere" è ricordata soprattutto per il mitico viaggio con gli equipaggi dei "liberties" destinati all'Italia, per quanto riguarda la sua consorella non si può dimenticare la traversata del 1950 alla volta di Santos con a bordo squadra, maestranze e giornalisti al seguito, fra cui Aldo Bardelli, Gianni Brera e Angelo Rovelli, della nostra Nazionale di Calcio che si recava in Brasile per i Campionati Mondiali e che, memore della recente tragedia del "Grande Torino" a Superga, aveva optato per una maggiormente sicura trasferta via mare visto che all'epoca i collegamenti aerei intercontinentali erano ancora ritenuti, con qualche ragione, roba da temerari. Traversata che avrebbe dovuto compiersi sulla più confortevole "Anna C." dei Costa ma che invece venne effettuata a bordo della "Sises", appunto, che imbarcò a Napoli i calciatori che approfittarono della lunga navigazione atlantica per allenarsi come potevano sui ponti della nave, fra palloni che cadevano puntualmente in mare e passeggeri

trasformatisi in divertiti e interessati spettatori (per la cronaca, quei Mondiali vedranno poi la vittoria dell'Uruguay contro un agguerrito Brasile dato per vincitore da tutti i pronostici).

Per alcuni anni le due unità saranno proficue operando in tandem con quelle analoghe della “Sidarma- Società D'Armamento Italiana” di Venezia quali la “Andrea Gritti”, la “Francesco Morosini” e la “Sebastiano Venier” solo per citarne alcune, tutte similari per stazza , caratteristiche tecniche e spesso accomunate dalle medesime tribolate gestazioni del tempo di guerra. Ad un certo punto le due società si proporranno sul mercato come un'unico organismo

“Sidarma-Italnavi” finché la seconda compagnia non controllerà del tutto la prima, mentre nel contempo il traffico passeggeri cambiava aspetto perchè ad una diminuzione progressiva di quello emigratorio corrispondeva gradatamente un aumento di quello dei passeggeri di classe che richiedeva naviglio più appropriato. In questa prospettiva vedremo l'introduzione in linea di nuove navi passeggeri, a volte veri e propri grandi transatlantici freschi di cantiere e altre volte frutto di mirate ristrutturazioni: ciò comporterà l'uscita dal mercato passeggeri da parte della “Italnavi” che, contrariamente a quanto fatto da altri, preferì concentrarsi sul solo settore mercantile. Pertanto dal 1955 vedremo “Sises” e “Sestriere” finalmente riconvertite al puro traffico merci per il quale erano state concepite in origine, anche se entrambe conserveranno alcune cabine dove potevano essere ospitati una dozzina di passeggeri che preferivano usufruire dei servizi offerti da queste navi, più lente dei grandi “liners” che solcavano le stesse rotte ma certamente più economiche e sulle quali si respirava un'atmosfera familiare e si potevano instaurare rapporti di conoscenza e di amicizia con gli equipaggi in modo maggiore di quanto fosse consentito a bordo delle navi passeggeri più grandi: per chi aveva tempo a disposizione, poi, le lunghe soste nei vari porti dell'itinerario per le ovvie problematiche di carico-scarico merci che erano spesso lunghe e laboriose in un'epoca in cui la containerizzazione era ancora da venire, consentivano di avere maggiori opportunità per visite ed escursioni a terra di quelle che si avevano di solito sui piroscafi passeggeri di linea che, nei vari scali da

essi toccati, per plausibili esigenze commerciali si fermavano di solito solo lo stretto tempo necessario.

Ho raccolto alcuni anni fa la testimonianza della giornalista di origine italiana Valeria Regazzini, italiana nata in Cile e attualmente residente in Argentina che, giovanissima, nel 1959 ebbe modo di effettuare una di queste traversate perchè tutte le navi passeggeri della “Società Italia” erano bloccate dal grande sciopero che coinvolse quell’anno la nostra marina commerciale: dopo un soggiorno presso alcuni parenti romani, lei avrebbe dovuto raggiungere il padre, ingegnere a Santiago, viaggiando sulla “Antoniotto Usodimare” o sul “Conte Biancamano” ma alla fine, poco prima che anche questa unità fosse coinvolta nella prima grande agitazione sindacale della nostra marineria che, per inciso, non darà del tutto i risultati auspicati, trovò un passaggio fino a Buenos Aires a bordo della “Sestriere”, di cui ricordava le appassionanti partite a carte con gli ufficiali di bordo, le lunghe ore di navigazione in Atlantico in compagnia... del mare, del cielo, dei pesci volanti e dei delfini (sue precise parole...) e le sue incursioni in cucina dove coadiuvava spesso il cuoco facendo a gara con lui onde preparare la pietanza più saporita che poi tutti dividevano cameratescamente assieme, in barba alle disposizioni di allora che prevedevano menù diversificati fra ufficiali, ranghi intermedi dell’equipaggio, bassa forza ed eventuali passeggeri presenti.

Mi sono permesso questa digressione perchè ritengo che le navi abbiano un’anima che è quella trasmessa loro dagli uomini e dalle donne che vi navigano sopra, che siano essi passeggeri o membri dell’equipaggio. In tale ottica nel corso di queste mie ricostruzioni storiche quello che mi appassiona di più è proprio il lato umano che si può evincere dalle vicende delle navi che capitolo dopo capitolo vado a scoprire con Voi: mi sentirei più che appagato nel sapere che questo mio messaggio arrivi al lettore e, detto ciò, torno velocemente alla storia delle due unità che stiamo esaminando adesso.

Come già accennato, “Sises” e “Sestriere” continueranno a navigare sotto le insegne della “Italnavi” quasi sempre in linea sudamericana fino al 1966: l’anno seguente vennero prese in gestione dalla “Compagnia Marittima Carlo Cameli” di Genova per passare

alla “Costa Armatori” nel 1969, quando la compagnia, assieme alla consociata “Sidarma”, venne sciolta del tutto e le sue navi furono assegnate in parte ai Costa ed in parte ai Cameli ed ai Ravano, altro gruppo armatoriale genovese allora molto importante soprattutto nel campo delle cisterne e delle grandi bulk-carriers.

Praticamente inalterate nelle sistemazioni interne, le due navi sostituirono sulla ciminiera le due bande blu in campo giallo della “Italnavi” con la grande “C” virgolettata dei nuovi proprietari, ma il loro impiego rimase pressoché immutato: assieme a “Cesana”, “Alpe”, “Cervinia” e “Villarperosa”, anch’esse provenienti dalla precedente compagnia armatrice, navigheranno ancora per qualche tempo sulle rotte commerciali che la “Linea C” eserciva a fianco di quelle passeggeri per il Centro e Sud-America. Verranno presto soppiantate da unità più moderne finché la “Costa” si disimpegnerà progressivamente dal traffico merci per concentrarsi su quello passeggeri, dapprima di linea e poi esclusivamente crocieristico, per confluire infine nel grande consorzio americano “Carnival” di cui è oggi una delle società di spicco.

Ciò avverrà però tanti anni dopo la dismissione di “Sestriere” e “Sises”, che se ne andranno in sordina, dopo anni e anni di onorato servizio, nel corso degli anni Settanta del Novecento, la prima all’inizio del decennio e l’altra alla fine.

Dopo essere stata parzialmente danneggiata da un incendio a Santos in Brasile il 25 ottobre 1969, la “Sestriere” verrà avviata alla demolizione nei cantieri di Vado Ligure dove verrà rimorchiata da Genova il 16 aprile 1970 dal potente rimorchiatore d’altura “Torregrande” di proprietà della locale “Rimorchiatori Riuniti”.

La “Sises” le sopravviverà fino al 1978, quando sarà posta in disarmo e smantellata a La Spezia l’anno successivo presso i cantieri Santa Maria.

Dato il valore simbolico del loro stato di servizio, grazie al contributo che avevano dato alla ricostituzione dei traffici marittimi italiani e memori di quel famoso viaggio della “Sestriere” alla volta di Baltimora con a bordo gli equipaggi, i sogni e le speranze di tanti nostri connazionali che credevano nella rinascita della nostra marineria, e che la stampa dell’epoca aveva ribattezzato “La Seconda

Spedizione dei Mille”, sarebbe stato opportuno pensare di conservarne almeno una. Ma, si sa: il nostro Paese ha grande memoria del suo passato più antico ma ha sempre trascurato quello recente. Ho già più volte denunciato come, a differenza di altre nazioni, l’Italia non sia stata in grado di conservare nessuna delle unità che hanno fatto la sua storia recente sui mari. Fortunatamente per noi, da qualche anno oltre al prezioso lavoro degli storici del settore abbiamo i vari musei navali presenti sul territorio, da quelli più grandi a quelli più modesti e le associazioni del settore, una per tutte la “Mare Nostrum” di Rapallo, che operano al fine di risollevare l’interesse per le navi del passato e per le vicende umane che hanno portato con sé. Lo fanno con mostre, conferenze, ricerche, articoli, esposizioni di modelli, ricostruzioni spesso fedeli di interni ed esterni ricreati appositamente nei loro spazi: peccato che non si abbia più la possibilità di farlo a bordo degli originali ! Accontentiamoci e, rivolgendo per la “Sestriere” un grazie particolare al Museo Navale di Imperia che, nella persona del suo Direttore Comandante Flavio Serafini si è incaricato di conservarne il ricordo e la memoria, lasciamo alla nostra immaginazione il compito di rievocare e ricreare l’atmosfera di quelle traversate di allora, quando equipaggi ed emigranti condividevano assieme una ventina di giorni o più di...mare, cielo, pesci volanti e delfini, per riprendere le parole della mia amica giornalista italo-cilena.

Per i primi uno dei tanti viaggi di lavoro che a volte poteva trasformarsi in un’avventura e per gli altri un vero e proprio itinerario della speranza verso un nuovo mondo ed una nuova vita, alla volta di porti lontani dove ancora oggi è vivo, fra quelli di allora ancora fra noi, il ricordo delle navi su cui compirono quel lungo viaggio. A bordo di varie unità: e tanti di loro proprio sulla “Sises” o sulla “Sestriere”, appunto.

FRANCESCO PITTALUGA Genova, 4 aprile 2020
ingegnere aeronautico -console Associazione “A Compagna”-Genova
storico aero-navale

Sulla Sestriere aspettiamo il libro di Flavio Serafini, per me questa nave ricorda che mio padre fu tra i mille nel 1946 a imbarcarsi per l’America

e prendere il comando di un liberty della Tirrenia. Il comandante Pro Sciaffino ha scritto molto in proposito e anche noi in passato. (DL)

LA LETTERA

IL CONTRIBUTO DEI PORTI

Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Conftrasporto, l'articolo inserito nel decreto "Milleproroghe", volto ad incentivare la pratica dell'elettrificazione delle banchine portuali, è un provvedimento che offre un notevole contributo alla riduzione delle emissioni nocive generate dall'elevate concentrazioni di zolfo e anidride carbonica nell'atmosfera.

Per il manager spezzino, si tratta di un segnale importante anche in termini di miglioramento della coesistenza tra porti e città, come d'altra parte lo è il percorso di sostenibilità ambientale che alcune compagnie di navigazione stanno meritoriamente perseguendo mediante l'impiego di ingenti somme di denaro.

Sono infatti molte le navi da crociera già predisposte a ricevere l'energia da terra a fronte però di pochissimi scali attrezzati per il "Cold Ironing".

L'auspicio è che il Governo riesca, in tempi celeri, ad ottenere da Bruxelles, l'autorizzazione per l'attuazione della norma, creando allo stesso tempo i presupposti per mettere le Autorità Portuali nelle condizioni di assicurare la realizzazione degli impianti, attraverso una necessaria e forte accelerazione delle relative procedure burocratiche. Le ipotesi che alcuni scienziati avanzano, circa la possibile correlazione tra epidemie virali e inquinamento, rilevano ancora una volta, l'assoluta centralità che assume il tema della prevenzione, unica vera strategia in grado di fronteggiare al meglio le emergenze e le sfide che ci vengono poste.

Sotto questo profilo anche il settore marittimo portuale, insieme alle altre categorie produttive del Paese, è inevitabilmente chiamato a fare la propria parte.

Felice Magarelli

Commento

Ma che cosa ha fatto di tanto importante questo Merlo, se abbiamo perso tanti anni prima di iniziare, anzi ancora non sono iniziati i grandi lavori di ristrutturazione del porto, di Genova? (DL)

FINCANTIERI chiaroscuri avanti mezza

Fincantieri a livello consolidato ha chiuso il 2019 in rosso, la Commissione Europea ha sospeso la procedura di valutazione dell'acquisizione di Stx France e ora la priorità del gruppo guidato da Giuseppe Bono è difendere il portafoglio ordini già acquisito.

Quest'ultimi sono pari a 8,7 miliardi di euro per 28 nuove costruzioni, di cui 13 navi da crociera destinate a 6 brand diversi (Oceania, Regent Seven Seas, Viking, Msc Crociere, Princess Cruises e Ponant) e 5 unità militari negli Stati Uniti (programma Lcs e Mmsc).

Per ciò che riguarda i risultati finanziari di Fincantieri i ricavi nel 2019 sono stati pari a 4,3 miliardi di euro, l'Ebitda a 489 milioni (con Ebitda margin pari all'11,3%) e un utile di esercizio pari a 151 milioni, al netto della svalutazione della partecipazione in Vard per euro 50 milioni e degli oneri straordinari per amianto di euro 40 milioni. A livello di gruppo, invece, il bilancio consolidato mostra ricavi a 5,8 miliardi (+8%), mentre il risultato d'esercizio è negativo per 148 milioni di euro, al netto di oneri fiscali (euro 73 milioni), oneri straordinari (euro 67 milioni) e risultato delle discontinued operations negativo per euro 24 milioni.

Preoccupa in particolare il mercato delle crociere che per Fincantieri è prioritario: "A livello globale – spiega l'azienda – uno dei settori più colpiti dalla situazione emergenziale in atto è quello del turismo, con particolare attenzione al mercato crocieristico dove gli armatori sono stati tra i primi a essere costretti a fermare le proprie attività. In tale contesto, la priorità e l'impegno del gruppo sono focalizzati sulla cura

dei clienti e dei partner strategici al fine di tutelare il carico di lavoro acquisito, elemento fondamentale non solo per Fincantieri e per il sistema dell'indotto, ma anche nell'ambito del recupero dell'economia nazionale”.

L'azienda guidata da Giuseppe Bene ricorda infine che “l'emergenza sanitaria in atto costituisce una causa di forza maggiore nell'ambito dei contratti, permettendo al gruppo di modificare i programmi produttivi e le date di consegna delle navi”. Fincantieri comunque ritiene che, “qualora la situazione si resolvesse in tempi ragionevoli”, il gruppo “ritiene che la struttura patrimoniale ed economica del gruppo sia in grado di fare fronte agli effetti dell'emergenza”.

Da Shipping Italy di Nicola Capuzzo

Ma anche Saint Nazaire STX partner di Fincantieri ha chiuso il cantiere. (DL)

La Guardia Costiera a supporto dell'emergenza sanitaria nazionale.

In questi giorni di emergenza sanitaria nazionale, la Guardia Costiera non ha diminuito il proprio impegno nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali, al fine di continuare a garantire l'operatività dei porti, la sicurezza e la regolarità dei trasporti marittimi, oltre alla salvaguardia della vita umana in mare.

L'attuale situazione di emergenza legata al Covid19 ha comportato la necessità di rimodulare molti dei servizi legati al settore marittimo. Il Corpo ha così introdotto adeguate semplificazioni nella gestione della sicurezza della navigazione delle navi mercantili e dei relativi equipaggi. La Guardia Costiera ha assunto, altresì, il ruolo di raccordo tra Ministero delle politiche agricole e forestali e imprese di pesca, al fine di permettere a quest'ultime di accedere alla corresponsione dei contributi previsti dal Decreto "Cura Italia".

I Comandanti di porto, in queste settimane, sono stati anche chiamati a svolgere il proprio ruolo in situazioni complesse e inedite. In diverse occasioni, secondo le direttive della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno garantito alle navi da crociera battenti bandiera italiana, di ritorno nei porti nazionali, approdi idonei per lo sbarco in sicurezza degli equipaggi e dei passeggeri ancora presenti a bordo, in piena sintonia con le Autorità di sistema portuali e con le Autorità locali.

Contributi foto/video: <https://we.tl/t-3bI2PV9YCc>

Il conto alla rovescia per il blocco totale dei collegamenti dei traghetti

di **Stefano Messina**

“Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile”. Secondo il Presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina, non è più il tempo della diplomazia. “Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione”.

“Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega Messina - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno

incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio. Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino - con

altrettanta urgenza - le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti”.

“Anche questa misura, però, da sola non può bastare - ha proseguito Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata”.

“Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. “L'Italia - conclude Messina - non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento”.

TIR: EMERGENZA CREDITI INSOLUTI, UN'AZIENDA SU DUE VERSO IL CRACK di Giuseppe Longo

Con 1,5 miliardi di crediti insoluti e con controparti che non pagano il trasporto e, con l'emergenza, rinviando ulteriormente nel tempo, il saldo di fatture che avrebbero dovuto essere coperte ben prima dell'esplosione del Coronavirus, almeno metà delle imprese italiane di autotrasporto rischia di chiudere in tempi brevissimi.

A denunciarlo è il segretario generale di Trasportounito, Maurizio Longo: “Le attuali difficoltà operative in cui si trovano le imprese di autotrasporto non sono nulla - preallerta - in confronto allo tsunami finanziario che si sta per abbattere sul settore messo in ginocchio, come più volte denunciato, dall’assenza di norme relative al pagamento differito delle prestazioni di trasporto su strada e quindi dalla totale assenza di certezze circa il pagamento dei crediti maturati”.

“Mentre in Francia i committenti che non pagano, o pagano in ritardo, i corrispettivi di autotrasporto - sottolinea Longo - sono soggetti a norme penali, troppo spesso in Italia si ordinano i trasporti e poi, con la scusa del DURC, del concordato e, oggi, del Coronavirus, non si pagano le fatture o se ne ritarda sine die il saldo e per l’impresa di autotrasporto ciò ha un solo significato: fallimento”.

“Negli ultimi 20 giorni le nostre imprese hanno ricevuto migliaia di comunicazioni contenenti la richiesta di ulteriore differimento dei tempi di pagamento, anche di fatture già scadute prima dell'emergenza. A questo blackout finanziario si sommano le complicazioni determinate da uffici amministrativi che non operano, attività produttive chiuse o fatte chiudere, da disposizioni normative inceppate o monche, da costi del lavoro che scorrono nell'improduttività totale o parziale, e dall'assoluta imprevedibilità del futuro”.

Con eccezione di circa il 2% delle imprese di autotrasporto, fortemente impegnate oggi nella distribuzione di alimentari e farmaceutici, a corto raggio, la restante parte del settore non sarà in grado di sopportare l’esorbitante carenza di liquidità, e non

saranno certo le misure ad oggi individuate a impedire che l'1,5 miliardi di euro di insoluti stimati, affondi almeno la metà dell'attuale generazione d'imprese. "Se il Paese vuole evitare il collasso, e questa volta non si tratta di allarmismo – conclude Longo – non occorrono soltanto gli strumenti economici idonei a tamponare l'emergenza, ma anche e soprattutto chiare misure normative di tutela nel mercato e per il mercato dell'autotrasporto".

Roma, 26 marzo 2020

LIBRI EVENTI

La Marina Militare degli Stati Confederati d'America

Come fa una persona ad innamorarsi e studiarne i particolari più intimi di una materia che ci sembra lontano da noi? Esiste e ha redatto un piccolo capolavoro; ho ricevuto un volume che non è solo storia, etecnica e battaglie, ma entra nell'organizzazione e nella descrizione delle uniformi dei militari come nemmeno un sarto riuscirebbe a farlo. Questo per presentare l'attore e il suo libro.

Si chiama Letterio Claudio Auditore , 54 anni , fa l'impiegato in una ditta e da anni si dedica a questa singolare e paziente ricerca.

Che sono diventate un volume di oltre duecento pagine molto illustrate con foto d'epoca ma soprattutto con tantissimi disegni dell'autore, che è la sua determinante passione artistica.

Questo signore non si può definirlo scrittore (ma lo è) , piuttosto un artista frequentatore di siti storici, direttori di musei e collezionisti, italiani e americani; tra gli italiani Massimo Luraghi, grande studioso. La guerra di secessione americana fa parte della nostra cultura, anche se non approfondita a scuola, per Auditore una ragione di vita insieme al disegno di cui è abilissimo.

Sudisti e nordisti in America misero sui campi di battaglia e in mare uomini e armi, il meglio della tecnologia militare di allora, ma quella sudista in mare con l'ausilio dei sommergibili si rivelò superiore.

Sfogliando e soffermandoci sulle ricche pagine non sfugge che l'autore ha una predilezione nello studio dell'organizzazione, la burocrazia, una meticolosa analisi che va dagli indumenti del soldato al programma bellico, L'autore illustra per la soddisfazione e la curiosità del lettore la forza della marina tanto che i primi

“ governatori “, anni 1800-1850, provenivano dalle unità navali.

Uno di questi fu Stephen Malory e anche Raphael Sennes.

Ma il “viaggio” negli stati confederati si svolge tra uffici, ministeri, enti, accademie, l'autore rivela una sconfinata confidenza verso l'ambiente, il che fa pensare che ci sono voluti anni di ricerca nelle stanze di ammiragli, generali, capufficio fino alle stanze segrete di questi uomini così lontani dal nostro continente.

L'autore si occupa di tutto., una volta fa il sarto, un'altra è in accademia, un'altra ancora fotografa mostrine e bandiere, distintivi e paramani. e poi con la matita disegna l'abbigliamento di ufficiali e civili, ma ci sono pagine anche di testo, di storia, di battaglie.

La tipologia delle navi, gli equipaggi, secondo le gerarchie, le più ardite operazioni navali comprese quelle sottomarine vengono descritte con lo stile di uno storico di caratura, attento ai dettagli, meticoloso come deve esserlo un maestro che passa e ripassa, fa schizzi e prove, legge e rilegge pagine di vecchi libri.

Un volume per ragazzi e per appassionati, un vero “fumetto” di grande dignità. Il volume si avvia alla conclusione con New Orleans, nella Louisiana, sullo sterminato fiume Mississippi, affacciata nel golfo del Messico; era il più grande porto e la più grande città della confederazione. La capitale della Virginia era Richmond 1861/62, ma il gruppo di stati non aveva una forza navale atta a fronteggiare eventuali attacchi nemici.

Che fa allora la confederazione? In breve furono confiscati 14 vapori, rimessi a nuovo e armati, la flotta scelta del Mississippi, e spuntano i marines sudisti, i sommergibili, la capacità di combattere sul mare, e tanti episodi non mancano come gli uomini che ne sono i protagonisti.

Auditore è andato spesso in America per avere coferme geografiche e visitare musei e mauselei, provare , abbozzare sulla carta i suoi splendidi disegni di militari della marina confederale.

Il libro si può ordinare attraverso Amazon o richiedere all'autore ,

email : klaudly@libero.it. **DL**

Celebrazione dell'85° anniversario del Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.)

Il 7 aprile 2020 ricorre l'85° anniversario dall'inizio delle attività del Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.).

La pandemia in corso non ci consente di realizzare il nostro Convegno previsto per il 7 aprile 2020, che, comunque, è solo rimandato e che avrà luogo 18 novembre prossimo, in occasione di un altro importante anniversario, il centenario della prima licenza al mondo di assistenza radiomedica marittima ed a cui il C.I.R.M. dedicherà un evento internazionale.

Non potendo vederci personalmente il 7 aprile vogliamo, comunque, incontrarci, seppure a distanza , per festeggiare insieme il compleanno del C.I.R.M. L'incontro consisterà in un WEBINAR dedicato allo stato attuale e le prospettive future dell'assistenza medica in mare al quale vorremmo che partecipassero coloro che hanno a cuore un costante miglioramento dell'assistenza medica in mare.

L'evento avrà inizio alle 18:00 per terminare alle 20:45. Questi orari potrebbero sembrare un po' strani, ma sono funzionali al desiderio di fare culminare l'evento alle 20:15, ora in cui il C.I.R.M. ha ricevuto la prima richiesta di assistenza medica e per avviarne la conclusione alle 20:35, ora in cui è partita la prima risposta di assistenza radiomedica italiana.

Per ragioni organizzative è necessario dare la propria adesione al WEBINAR e per questo ci avvarremo della collaborazione del nostro spin-off CIRM SERVIZI, che ci supporterà. Chi vorrà partecipare è pregato di inviare una email a: info@cirmservizi.it entro le ore 13:00

di lunedì 6 aprile pv. A chi avrà dato l'adesione saranno, quindi, forniti i dettagli per la partecipazione.

<https://m.youtube.com/watch?v=aoxMdd-61Hs>

LE NOTE DI CARLA MANGINI

VOLTAIRE da “DIZIONARIO FILOSOFICO” 1764
Ed. Newton Tascabili

“Un pollaio è visibilmente lo Stato monarchico più perfetto”

Non c'è re paragonabile ad un gallo. Se cammina fieramente in mezzo al suo popolo, non è per vanità. Se il nemico si avvicina, non dà ordine ai suoi sudditi di andare a farsi ammazzare per lui in virtù della sua sicura scienza e piena potenza; ci va lui, mette in riga le sue galline dietro di sé e combatte fino alla morte. Se esce vincitore è lui a cantare il Te Deum. Nella vita civile, non c'è persona più galante, onesta e disinteressata. Ha tutte le virtù. Ha nel suo becco regale un chicco di frumento, un vermicello? lo dà alla prima suddita che si presenta. Insomma, Salomone nel suo serraglio non poteva stare al fianco di un gallo da cortile. Se è vero che le api sono governate da una regina con cui tutti i suoi sudditi fanno l'amore, si tratta di un governo ancora più perfetto. Le formiche sono considerate un'eccellente democrazia. Essa è superiore a nessun altro Stato giacché tutti vi sono uguali ed ogni

individuo vi lavora per la felicità di tutti. La repubblica dei castori è ancora superiore a quella delle formiche, almeno a giudicare dalle loro edificazioni. Le scimmie somigliano piuttosto a giocolieri che ad un popolo civilizzato, e apparentemente non sono riunite sotto leggi fisse e fondamentali come le specie precedenti...”

fine