

DL Notizie.... 26 maggio 2021

Notizie di cultura di terra e di mare

Nel nostro sito www.deciolucano.it alla voce Archivio trovate tutte le DL Notizie che vi mancano



L'ultimo viaggio

Il transatlantico Raffaello sfila davanti Camogli nel 1975 al comando del capitano Gino Cortazza che lo porterà in Iran

aBandar Abbas e diventerà una caserma fino al 1982, quando fu colpito e affondato da missili durante la guerra Iran-Iraq. La dedica del comandante Cortazza è per Roberto Vittorio Mariotti, padre della scrittrice Annamaria Lilla Mariotti.

Scrittori, capitani, l'isola Tristan da Cunha, crociere in Atlantico, una relazione preziosa per scrivere un affascinante libro

Buongiorno Decio,

Come sempre leggo le tue News (ma continuiamo a chiamarle così, perché paura di inserire parole anglo/americane nel nostro vocabolario ?), per me è normale, avendo completato, 1000 anni fa, i miei studi in Inghilterra e vissuto anche un po' di tempo negli USA.

Ma non è questo l'oggetto di questa mail, leggevo con entusiasmo la storia della Leonardo e delle sue crociere (altro retaggio del mio inglese, per me la nave è e sarà sempre femminile), quando ho letto della sua forzata sosta del 1972 all'Isola di Tristan da Cunha. Il caso vuole che l'allora Comandante della Leonardo fosse un mio caro amico di gioventù a Camogli, il Com.te Gino Cortazza che, proprio per la connessione tra quell'isola e Camogli, aveva scritto un resoconto di quel viaggio e, se non ricordo, male, anche di una sua sosta a terra (o no?). Il fatto è che quando io stavo scrivendo il libro su Tristan da Cunha il Comandante, che purtroppo non c'è più, mi regalò una copia della sua relazione che per me è stata utilissima per entrare in certi particolari dell'isola e che conservo gelosamente.

E' buffo come ogni volta che leggo le tue News ci trovo sempre qualcosa che mi riguarda da vicino (o da lontano) o che mi ricorda qualcosa, sono contenta di far parte di questo gruppo di grandi personaggi che scrivono sulla tue News. Sono troppo presuntuosa ???

Un caro saluto

Lilla

Vorrei aggiungere che possiedo la foto dell'ultimo passaggio della Raffaello davanti a Camogli quando si è diretta alla sua ultima destinazione in Iran e quello che rende preziosa quella foto è la dedica a mio padre dello stesso Com.te Gino Cortazza a cui era stato affidato il compito di effettuare quell'ultima crociera della nostra bellissima nave.

Lilla

La Mariotti risponde a una lettera in copia a me al nostro ingegner Francesco Pittaluga autore della serie imperdibile di Storia della Marineria Passeggeri Italiana. (DL)

Carissimo Francesco Pittaluga

primo di tutto grazie per le tue belle parole, anch'io ti ricordo sempre con stima e affetto.

Mi scuso con te se nella mia lettera a Decio riguardante la "Leonardo" non ti ho citato come fonte, leggevo il tuo articolo e quando ho capito di che "Leonardo" stavi parlando i ricordi mi hanno assalito e ho pensato solo a quelli. Quel Gino Cortazza di cui parlo, che era più grande di me, fa parte del mio vissuto da studentessa, faceva il Nautico, eravamo amici, e l'hi ritrovato solo dopo la sua carriera da Capitano e proprio in nome della nostra amicizia ha voluto farmi partecipe della sua esperienza a Tristan da Cunha per aiutarmi nella stesura del mio libro. Magari Decio potrebbe aggiungere alla mia lettera questa mancanza.

Spero che avremo ancora l'opportunità di incontrarci in qualche bella presentazione de A Compagna, l'ultima a Sarzano è stata bellissima.

Un abbraccio

Anna Maria Lilla Mariotti

Una docente di lingue spiega l'uso dei termini inglesi

Se posso , concordo sul fatto che a volte si usa l'inglese anche quando non sarebbe necessario. Desidero però far presente che tutte le varianti di questa lingua, tra cui la britannica e la americana sono le principali, hanno uguale dignità. Hanno in comune gran parte della grammatica e del lessico, a volte si differenziano notevolmente per la pronuncia. Alcune forme sono ritenute scorrette in alcune varianti ma al giorno d'oggi si ritiene corretto ciò che è usato dalla maggior parte dei parlanti di quella variante. Ogni variante ha il suo registro colto e quello popolare, il registro orale e quello scritto. Ognuna ha la sua storia che spiega le differenze lessicali ed esprime la sua cultura.

Rita Balbi

II CARTABONO è in riposo, tentiamo noi di fare dei commenti sulle novità tecnologiche e geopolitiche degli ultimi tempi.

In SINTESI.

Cacciamine tuttofare. Dalla Rivista Marittima del gennaio 2021: Euronaval 2020 ha confermato la realizzazione

della nuova classe di cacciamine dedicate da Belgio e Olanda ; dodice esemplari, il primo sarà varato nel primo semestre 2021, che saranno costruiti in un cantiere francese. Si tratta di cacciamine dotate di un massiccio impiego di mezzi d'arma autonomi e a controllo remoto.

In pratica queste unità scoprono, rilevano e neutralizzano mine e altri ordigni, ma- **NOI AGGIUNGIAMO** - eventuali sommergibili . Domanda: è forse cominciata l'era della fine dei sommergibili ?

La ZEE zona economica esclusiva; abbiamo scritto e parlato del glossario di Diritto del mare di Fabio Caffio , una bibbia, specie nel Mediterraneo e sta creando un valanga di problemi alla navigazione commerciale e alle prospezioni marine. Non si tratta più di stati costieri, ma di alto mare (200 miglia), da cui nascono contenziosi tra stati per la pesca e i diritti di operatività , vedi Libia, Turchia, Grecia, Egitto, Francia, Malta, Magreb, Spagna. I nostri eroi del Parlamento e del governo ne sanno qualcosa, a noi risulta che devono ancora ratificare accordi e prendere atto della situazione, che non è solo immigrazione

5G una sigla e inquinamento elettromagnetico

Come riferisce la Rivista Marittima, marzo 2021, noi siamo attraversati dalle onde hertziane a differenti frequenze. Giganti della telefonia mobile e investimenti incalcolabili comprendono volumi di traffico elevati; domanda: qual è il limite dei ripetitori e la resistenza delle persone che vivono immersi in un campo elettromagnetico?. Bisognerà alzare antenne 5G dappertutto, chi ne sa parli direbbe qualcuno, i misteri delle onde hertziane fanno bene solo ai giganti come

quelli del web, anche se tra cavi che attraversano i mari, onde nell'etere, siamo dei nani nel mondo che non si ferma mai.

STANDARD STRUMENTAZIONE ED ERRORE DEL SISTEMA

ALESSANDRO ALEX STEFANI è l'ultimo erede della generazione dei grandi padri dell'automazione navale, oggi consulente digitale e di automazione. Stefani, che è anche prolifico e bravissimo autore di storie noir dello shipping e non solo, esamina la *situational awareness* (SA) che significa, estrapolando dalla navionica, che “non è il pilota che va alla ricerca della possibile anomalia controllando uno ad uno tutti gli strumenti a disposizione per la navigazione , ma è il sistema che deve mettere in evidenza il parametro anormale, tramite spie luminose o messaggi sui display. Sull'ultimo numero della rivista TTM Stefani scrive : ”.Questo sistema si sta diffondendo con lo sviluppo degli autonomous vessels e poggia sulla abilità di decisione dell'operatore , la guida intelligente aumenta le capacità sensoriali umane con dispositivi a bordo o a terra , (smart navigation) , evitando errori e aumentando la sicurezza”. Stefani nel suo lungo articolo , estende la conoscenza e applicabilità del sistema ai contenitori. La nostra battaglia non ha ancora, nonostante le disposizioni Solas e IMO, prodotto risultati in forza della c.d. blind zone, per cui dal ponte, circondato dalla massa di cassoni, non si vede quasi nulla nelle manovre (Suez incaglio).L'altra reprimenda di Stefani riguarda i sistemi satellitari per la navigazione che non “ offrono garanzie assolute sull'accuratezza della precisione del punto nave , e i sistemi radar in banda K capaci di rilevare gli oggetti più piccoli in mare.

Stefani chiude con la ridondanza di strumenti sul ponte, la mancanza di uno standard di strumentazione sulle navi, causa di sinistri , altrochè errore umano !

Torre Piloti con tettoia a prova di vento ?

Dopo la tragedia dell'abbattimento della Torre Piloti da parte di un traghetto della soc. Messina con morti e feriti, a Genova Renzo Piano ha progettato una nuova Torre Piloti che sarà installata nella darsena davanti la Fiera . La nostra perplessità riguarda la struttura alta 65 metri realizzata con materiali speciali e la cabina di controllo sotto un cappello (tettoia) di circa 35 metri per lato che sovrasta la sala di controllo come le falde di un cappello,, 14 milioni costo e almeno 600 giorni per costruirla . Questa tettoia potrà essere robusta quanto volete, ma è esposta ai fortunali che a Genova si ripetono con frequenza e fanno danni enormi.

La difesa del titolo professionale dell'amm. Nicola Silenti

L'ultimo numero del periodico PROCIDAOGGI ha ospitato un articolo dell'amm. Nicola Silenti , responsabile a Cagliari del Collegio dei Capitani di lc e di m, ,in difesa del titolo professionale di Capitano di lungo corso e di Capitano di Macchina aboliti qualche anno fa per adeguarli alla normativa IMO . Tutti uguali, tutti fanno parte dello stesso gregge , ma nessuno impediva all'Italia di rilasciare dopo l'esame da Primo Ufficiale anche il vecchio titolo sostituito dai coc ecc, Non facciamo retorica ma richiamiamo il buon senso e la storia della marineria italiana.

SE IL PORTO DI GENOVA E' UN SISTEMA MODELLO, ALLORA E' UN PARADIGMA SQUATTRINATO E IN PIENA CONFUSIONE

Ecco la minestra riscaldata : Diga foranea da portare a mare , mancano un terzo dei denari; ribaltamento a mare di Fincantieri, mancano i soldi già stanziati al tempo di Merlo; riparazione navali progetto copertura come i grandi cantieri del Nord Europa,; spazi contesi tra terminalisti come Spinelli reclama. E poi nel legame città/porto c'è il capolavoro della collina degli Erzelli (sembra il titolo di un romanzo giallo) che riguarda il sistema trasportistico dall'aeroporto alla collina. E' sempre valido il progetto della funivia dall'aeroporto alla collina denominata la Silicon Valley di Genova : per arrivarci strade scomode forse una funicolare per gli operatori delle prime installazioni hi-tech di multinazionali, ma c'è qualche buontempone che spinge spinge per creare un grande ospedale in collina,e poi la sede dell'Università trasferita lassù;Ma questi amministratori pubblici hanno in mente logistica, buon senso, perché anche il famoso Gaslini sarà trasferito in Valpolcevera, dal nome del torrente con la mania di essere un fiume dove è crollato il ponte Morandi, Aggiungiamo poi autoparco, cantieri, gronda, autostrade, venti chilometri di ferrovia su un solo binario a ponente della Liguria a due passi dalla Francia. Si sono mossi per ricostruire nuovi quartieri il silos e la fiera , presenza dei concorsi? Ecco un po' di notizie frastagliate ma vere come c'è chi riprende il progetto del tunnel sotto il porto per buttare giù la sopraelevata che fa tanto poco snob...

IL DOPO PANDEMIA, BUONE NOTIZIE PER LA RIPRESA DELLO SHIPPING

di Massimo Granieri

Caro Decio, spero di trovarvi tutti bene. A Dio piacendo pare che questa campagna vaccini stia ottenendo i risultati sperati e mi auguro che questa estate si possa ritornare ad una progressiva normalità. A me non mancano certi momenti socializzanti come palestre, piscine, piste da ballo o sagre di paese, ma le cose più semplici e quotidiane come poter stringere la mano o abbracciare l'amico e non avere una maschera che copra il tuo sorriso quando lo incontri. Hai notato come in tutti noi è maturata una maggiore capacità espressiva degli occhi da quando siamo "mascherati"?

Ogni tempo ha i suoi segni..

In questi giorni un mio caro ex compagno del Nautico, da pochi mesi a meritato riposo dopo una vita passata sul mare, mi ha inviato questa poesia di Vincenzo Cardarelli. Nel suo messaggio il testo era stato tradotto anche in genovese e la parola gabbiano tradotta nell'antico termine "ochin".

Una poesia che lo rappresenta fedelmente da vero marinaio quale lui è.

Penso che in fondo in fondo questi versi rappresentano un pò tutti noi: "quelli" del Nautico, di qualsiasi generazione. Eravamo tutti giovani ochin con una voglia istintiva e incosciente di spiccare il volo verso quel mare con il sogno, anzi il bisogno naturale di compiere il nostro perpetuo volo. Qualcuno (pochi) con passione, caparbietà e tanta fatica lo

hanno realizzato, qualcuno ci ha provato ma è tornato sulla terra ferma, ma non si stanca di continuare a guardare l'orizzonte forse con qualche rimpianto per il coraggio mancato. Gli anni sono volati, la vita è volata e ora noi, gli ochin della mitica Quinta A del '76 , ci ritroviamo nuovamente assieme sulla scogliera ma ancora con quella voglia incosciente di burrasca.

**Non so dove i gabbiani abbiano il nido,
ove trovino pace.**

**Io son come loro
in perpetuo volo.**

**La vita la sfioro
com'essi l'acqua ad acciuffare il cibo.**

E come forse anch'essi amo la quiete,

la gran quiete marina,

ma il mio destino è vivere

balenando in burrasca.

(Vincenzo Cardarelli)

Tornerò presto a scriverti ancora. Devo parlarti del dopo pandemia con buone notizie dallo shipping in vista della tanto sospirata ripartenza. In realtà importanti traffici come il trasporto del minerale di ferro, termometro delle attività industriali del mondo, non si è mai fermato neppure nel 2020 e ora nel 2021 toccherà record assoluti. Gli armatori stanno guardando a nuove costruzioni o al mercato dell'usato per rinnovare o ingrandire le flotte e tante altre cose. Cose buone? Vedremo.

Buona serata e buona vita mio Maestro.

Un caro abbraccio a Anna.

Massimo Granieri

L'emergenza pandemica e i disturbi psicologici in adulti e bambini

Il nostro caro amico e scrittore Prof. Andrea Panizzi ci scrive e volentieri pubblichiamo la sua lettera (DL)

L'emergenza pandemica in cui ci siamo venuti a trovare, ha causato innumerevoli complicazioni in contrasto con la normale quotidianità. Si è pertanto aggravata la carenza di docenti e, soprattutto, si è verificato l'aumento di disturbi psicologici in adulti e bambini, ed anche anziani, creando stati d'ansia, angoscia, difficoltà educative e di comunicazione, irritabilità e tensioni sociali. Ne consegue che l'aiuto di uno specialista potrebbe risultare quanto mai utile e necessario. Pertanto, qualora fosse d'interesse, mi permetto di allegare l'opuscolo relativo alla mia attività professionale specificatamente rivolta a quanto sopra rappresentato Cordiali saluti

Andrea PANIZZI

Dott. Andrea Panizzi Pedagogista ed educatore

Specialista in Pedagogia clinica e formazione dell'uomo

Storico del cinema e del teatro

tel: 010 358045 – cell. 366 7077346

email: info@andreapanizzi.com

oooooooo*o*o*o*o*o*o*

ELBANA DI NAVIGAZIONE SEMPRE PIÙ DIGITALE CON IB

La compagnia Elbana di Navigazione ha riconfermato la sua fiducia nel gruppo IB con l'obiettivo di digitalizzare i processi di gestione operativa della flotta, attraverso l'impiego della

tecnologia sviluppata dalla società di Rapallo; recentemente acquisita dal gruppo norvegese Arribatec.

La collaborazione tra Elbana e IB è ormai decennale; quando la compagnia di navigazione toscana scelse InfoSHIP per gestire la manutenzione degli asset di bordo dell'intera flotta e il processo di approvvigionamento delle sue cinque navi chimichiere.

Oggi il progetto avviato intraprende un deciso passo in avanti attraverso la migrazione del sistema installato su ciascuna delle navi e nell'head-office di Elbana all'ultima versione di InfoSHIP Asset.

Si tratta di una naturale evoluzione del sistema PMS implementato da Elbana, società che da sempre si è dimostrata molto attenta alle nuove tecnologie e alle competenze del personale coinvolto nel progetto di digitalizzazione delle operazioni aziendali.

“Il management della Compagnia – sottolinea Fabrizio Freschi, Amministratore Delegato di Elbana – considera il proprio ISM come lo strumento basilare per fornire servizi di gestione e miglioramento della gestione delle navi coerenti fornendo tutte le risorse tecniche e operative e anche grazie a un costante processo di up-to-dating.”

Elbana non fa mistero di volersi collocare sempre in una posizione di avanguardia tecnologica, promuovendo la sua cultura della sicurezza e utilizzando nuove tecnologie, coerenti con i suoi obiettivi strategici.

Con la recente decisione di adottare la soluzione InfoSHIP Quality per gestire le procedure di audit/ispezione, nonché certificati e documentazioni a livello aziendale, Elbana si propone l'obiettivo di ottimizzare la comunicazione interna e rafforzare la politica aziendale nel campo della sicurezza e della qualità dei processi.

“La sicurezza è al centro delle strategie gestionali di Elbana di Navigazione che hanno l'obiettivo di raggiungere standard sempre più alti in termini di sicurezza per il personale navigante e una

policy aziendale orientata all'azzeramento degli incidenti a bordo così come a terra".

Grande soddisfazione è stata espressa dallo staff di IB impegnato ad accompagnare Elbana in un processo sempre più convinto di trasformazione digitale dei propri processi operativi e gestionali.

Barbara Gazzale

Star comunicazione in movimento

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

IL NUOVO MUSEO NAZIONALE DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA IN ALLESTIMENTO ALLA COMMENDA DI GENOVA

STORIA DEL DRAMMA DELLA LINA CAMPANELLA

Servizio di Romano Cramer

Caro Decio, per tua opportuna conoscenza, ti mando anche questa notizia che riguarda una interessante iniziativa tra la Società di Studi Fiumani - Archivio Storico di Fiume - Roma e il nuovo Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana di GENOVA.

***Notizie brevi sulle iniziative in corso tra la Società di Studi Fiumani-Archivio Museo storico di Fiume con vari enti culturali e università**

L'esodo giuliano-dalmata troverà spazio nel nuovo Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana di Genova.

Stipulato in questi giorni un protocollo di intesa tra il MEI Museo dell'Emigrazione Italiana di Genova e la Società di Studi Fiumani – Archivio Museo Storico di Fiume con sede a Roma

Proseguono le attività di collaborazione con il mondo universitario In seguito alle convenzioni stipulate tra la Società di Studi Fiumani con l'Università "Nicolò Cusano" e l'Università degli studi dell'Insubria, Como.

In novembre si prevede la presentazione degli Atti del Convegno internazionale "Flumen-Fiume-Rijeka. Crocevia interculturale d'Europa" organizzato da Università degli studi "Insubria", la Società di Studi Fiumani, l'Università di Fiume-Rijeka, il Centro di Ricerca sulle Minoranze. - Università Nicolo Cusano e Società di Studi Fiumani – Master universitario "L'esodo giuliano dalmata e le foibe". La Società di Studi Fiumani sta organizzando per l'anno 2022 con il Dipartimento di Italianistica dell'Università di Fiume-Rijeka, un convegno internazionale sul tema "Lingue e cultura a Fiume"

LA STORIA SUL MARE

LA LINA CAMPANELLA

Foto e articolo pubblicati sul giornale L'Arena di Pola, aprile , 2021, storia di una nave che racconta la sua vita di mare attraverso la penna del giornalista Ugo Garini. La Campanella affondò causa una mina, erano imbarcati a bordo partigiani titini e prigionieri italiani e tedeschi che purtroppo furono lasciati affondare con la nave.



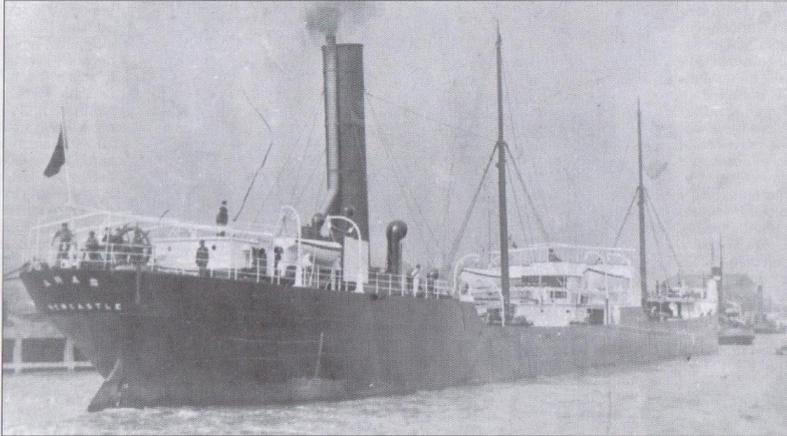
La storia sul mare

Il dramma della Lina Campanella

La Palmers Shipbuilding & Iron Co Ltd di Newcastle, uno dei più grandi cantieri navali del Regno Unito, ricevette intorno al 1890 una importante commissione da parte della British Tanker Oil (BTO) per la costruzione di navi cisterna. Queste, nello scenario industriale tra la fine del XIX e XX secolo, sarebbero state dirottate dalla Compagnia Armatrice sulle rotte medio orientali per il rifornimento dell'oro nero di cui l'Impero Britannico necessitava per l'espansione ed il consolidamento. I nomi delle petroliere della BTO iniziavano tutti con l'aggettivo "British" cui seguiva il nome assegnato come ad esempio "Emperor", "Admiral", "Mariner" e via dicendo.

Nessuno poteva sapere, in quegli anni, che una di queste navi avrebbe ricoperto straordinaria importanza per la storia italiana ed in particolare per quella delle nostre terre. La "British Express", allestita e varata a Newcastle, stazzava 3210 tonnellate e la storia la vide nel tempo cambiare Compagnia armatrice e nome. Divenne "Aras" nel 1916 e, in seguito, "Lina Campanella" quando entrò a far parte della flotta mercantile italiana. Alla dichiarazione di guerra del 10 giugno 1940 fu requisita all'armatore per essere assegnata a formare, insieme ad altre unità, il Gruppo di navi ausiliarie dipartimentali del Comando Navale italiano in Libia. Oltre alla Lina Campanella ne facevano parte le navi cisterna Ticino e Polifemo e le cannoniere Palmaiola, Giovanni Berta, Valoroso, Dante De Lutti e Riccardo Graziosi Lante.

Le vicende storiche portarono la Lina Campanella ad essere protagonista della tragedia degli italiani dell'Istria



nelle tristi vicende legate agli eventi posteriori all'8 settembre del 1943. In particolare, al momento dell'occupazione di Pola nei primi giorni del maggio 1945 da parte dell'esercito slavo, molti civili e militari, in gran parte italiani, vennero trasferiti dal carcere di Pola a bordo della nave "Lina Campanella" alla fonda in quel porto. Di qui la nave salpò la mattina del 21 Maggio. Alle 11,30 di quel giorno la "Lina Campanella" speronò con la prua una mina magnetica al largo di Capo Promontore. I partigiani jugoslavi presenti a bordo si misero immediatamente in salvo a bordo di un rimorchiatore che seguiva e, utilizzando le scialuppe della nave, abbandonarono i prigionieri al loro infausto destino. Impedirono qualsiasi possibilità di salvataggio. I pochi superstiti, che riuscirono a nuoto a raggiungere terra, vennero immediatamente catturati dai partigiani croati e deportati nei campi di concentramento da dove davvero in pochi tornarono. Circa

160 prigionieri morirono quel giorno nell'affondamento della "Lina Campanella".

I superstiti del naufragio concordarono tutti nell'affermare che l'affondamento della nave non fu affatto casuale ma, al contrario, volutamente intenzionale e diretto a sterminare i prigionieri a bordo. Il campo minato dinanzi a Capo Promontore era infatti ben noto a tutti e molti fra i prigionieri imbarcati intuirono il pericolo quando capirono quale fosse la rotta assunta dal comandante. Il fatto che i partigiani di guardia si fossero messi in salvo ben prima che la prua della nave investisse la mina è certamente molto eloquente in tal senso. Il relitto fumante della "Lina Campanella" proseguì per abbrivio, arenandosi su un basso fondale nel Canale dell'Arsia. Dopo la guerra gli jugoslavi pensarono di recuperarlo per riutilizzare la nave ma il progetto, troppo costoso, portò la "Lina Campanella" in un cantiere di Spalato dove, nel 1950, avvenne la demolizione.

Fini così la storia del British Express, alias Aras, alias Lina Campanella.

Ugo Gerini

Ugo Gerini ha firmato anche l'articolo comparso nello scorso numero de L'Arena dedicato alla nave scuola Amerigo Vespucci. Per un disguido non è stato pubblicato il suo nome. Ce ne scusiamo con l'autore e con i lettori

vf

LETTURE LETTURE LETTURE

Nora di Silvestro Sannino

Nuova pubblicazione di navigazione satellitare

Mario Vultaggio

GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEMS

Ed. Medea; euro 75.00

Il Prof. emerito Mario Vultaggio ha pubblicato il suo nuovo libro, in inglese, dal titolo "Global Navigation Satellite Systems", che si aggiunge agli altri tre volumi recensiti su queste DL NOTIZIE e l'opera, nell'insieme, si colloca nella produzione più ampia e

profonda esistente sulla materia scienza e tecnica della navigazione.

Il libro consiste in un testo di oltre 500 pagine, formato A4, e risulta la più organica, completa e aggiornata pubblicazione esistente sullo specifico argomento della navigazione satellitare.

La trattazione muove dai riferimenti tradizionali ben noti in astronomia sferica, compreso il tempo e la sua misura ed i moti planetari. Quindi affronta lo sviluppo dei sistemi di navigazione satellitare dalle origini ai più recenti: il Transit (USA) ad orbite polari; il USA - GPS (Global Positioning System); il Sovietico, poi Russo, GLONASS (GLObal NAVigation Satellite System); il Galileo-ESA European Satellite System; il cinese BeiDou Satellite System. A parte il Transit basato sulla misura dell'effetto Doppler, gli altri sistemi si basano tutti su misure di tempi. Gli orologi di bordo sono a standard atomici al cesio con una stabilità di almeno una parte su 10 elevato alla potenza 13; con satelliti orbitanti a quote intorno ai 20.000 chilometri. I vari sistemi, grazie ai sofisticati metodi di filtraggio statistico dei segnali disseminati, assicurano una posizione accurata di due, tre metri e, talvolta, anche meglio.

Tutti i sistemi GNSS oltre a fornire un servizio PVT (Positioning, Velocity and Time) trasmettono, in tempo reale, messaggi che informano l'utente quando il sistema può avere anomalie e/o errori che possano far degradare le funzioni operative. In tal modo esso rimane protetto da eventuali "disturbi", compresi quelli deliberatamente provocati, una condizione peraltro prescritta in modo esplicito dalle norme IMO.

Per quanto concerne le prestazioni, dall'esame delle caratteristiche dei vari sistemi si può desumere che quelli che vantano un'attività lunga, come il GPS, hanno avuto la possibilità di affinare le tecnologie sul contenuto informativo ed hanno conseguito accuratezza e affidabilità sempre più elevate, a parità di altre condizioni. Inoltre si deve tener presente che tutti i sistemi GNSS

hanno un costo per la progettazione, per la realizzazione e per la gestione che incide poi sul prodotto offerto all'utente e quindi sulla sua diffusione.

Il GPS nasce per scopi militari (mettere 4 bombe nello stesso buco) e dispone di risorse enormi. Dopo la Guerra del Golfo (1991) esso fu reso disponibile per scopi civili, con precisione limitata, in navigazione marittima ed in navigazione aerea e gli utenti erano dell'ordine di grandezza di alcune decine di migliaia. I proventi costituivano comunque risorse notevoli e fu possibile completare e migliorare le sinergie del sistema in modo rapido ed efficace, mentre gli altri competitori per le scarse risorse economiche e/o per ragioni politiche non riuscivano a mettere a punto i sistemi secondo le scadenze previste. Il GPS si è poi esteso al traffico terrestre e gli utenti sono diventati dell'ordine dei milioni che lo ha reso ancor più competitivo sul piano economico e tecnico. Da qui una certa difficoltà a mettere a punto un sistema alternativo al GPS che continua ad operare in condizioni di notevole vantaggio.

Malgrado si tratti di tecnologie molto sofisticate il libro si fa leggere in maniera gradevole e gli aspetti matematici più impegnativi si possono anche aggirare senza precludere la comprensione dei concetti più importanti. Corredano il testo numerosi esempi operativi ed esercizi.

La scelta della lingua inglese per un'opera del genere deve ritenersi valida e felice; peraltro essa risulta obbligata per rendere disponibile un argomento di vivo interesse ad un pubblico molto più vasto, per coprire il campo della navigazione marittima, di quella aerea e di quella terrestre.

Silvestro Sannino

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

I DANNATI DELLA GOGNA

Cosa significa essere vittima del circo mediatico-giudiziario di Ermes Antonucci

160 pagine, editore Liberilibri di AMA srl 2021, € 13

Prefazione di Gian Domenico Caiazza

Ermes Antonucci, giornalista de Il foglio, prefazione di Gian Domenico Caiazza , Presidente delle Camere Penali Italiane .

Il libro saggio comincia con la drammatica vicenda del Cavaliere del Lavoro Giovanni Novi , presidente del porto di Genova nel 2008

Giovanni Novi ex presidente del Porto di Genova, arrestato con l'accusa di un fatto illecito con presunte irregolarità nell'assegnazione dei moli. Dal 2008 al 2014 le date del calvario.

La Cassazione lo assolve sentenziando che Novi agiva per il bene del porto. Ma al danno si aggiunse la beffa. Novi non ha avuto diritto al risarcimento delle spese legali perché l'Avvocatura dello Stato interpretò la sua carica come onoraria . Insomma finché si trattava di processarlo era un presidente a tutti gli effetti .

L'inchiesta evaporata avrebbe provocato al porto di Genova danni per sette milioni di euro.

“ Quello che mi è dispiaciuto di più – ha detto Novi- al momento dell'assoluzione mia moglie non c'era più”. (Da Il Reformista)

Venti personaggi : Giovanni Novi, Calogero Mannino, Pio Del Gaudio, Clemente Mastella, Diego Olivieri, La Casa di Giobbe, Giulia Ligresti, Andrea Bulgarella , Mario Mori e Andrea Del Donno, Ludovico Gay, Maurizio Lupi, Francesco Bellavista Caltagirone, Rocco Loreto, Vincenzo Basentini, Giorgio Mulè, Massimo Comito, Paolo Cocchi, Sandro Gozi,

Andrea Torino, Roberto Giannoni . (Nel frattempo si aggiungono altri nomi....)

Dall'arresto simile a un agguato per ordine della magistratura che dopo anni di tormento e di gogna li assolve senza scuse, senza il giusto risarcimento per evitare che ai togati venga addebitato il danno erariale allo Stato a loro stessi come sarebbe giusto.

Una dittatura tutta italiana che noi di DL Notizie abbiamo denunciato più volte con analisi autorevoli insieme alla superficialità o peggio la supina accettazione dei media come abbiamo denunciato nelle analisi di Tobia Costagliola insieme alla complice disumana burocrazia.

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

L'ultima settimana di settembre"

di Lorenzo Licalzi

Bur Biblioteca Universale Rizzoli, 2015, € 11

Caro Decio , durante la mia vita di navigante , specie durante i lunghi viaggi attorno al Capo, ho letto un mucchio di libri, in massima parte romanzi di avventure, scrittori americani per lo più.. Sono però un lettore indisciplinato e critico feroce . Leggendo mi accorgo subito se scrivono "puttunate" tecniche . Molti li ho letti malamente, saltando le parti più monotone, interessato solo alla storia in se stessa, al finale se c'era la vendetta .Spesso , secondo il mio parere, anche grandi romanzieri non hanno curato a dovere la vendetta, non hanno saputo trascinare il lettore ad assaporare completamente l'epilogo della storia con un post vendetta adeguato, che io amo in un libro o in un film. Oserei dire che solo Dante , nello

scrivere “ l’Inferno della Divina Commedia” si è tolto la bella soddisfazione personale che ha impressionato miliardi di lettori.

Ho divagato appositamente sulle mie abitudini letterarie perchè il tema di questo scritto è lo scrittore Lorenzo Licalzi, 1956, autore di una decina di libri, psicologo, contemporaneo, che vive a Pieve Ligure. Sorpreso mi sono detto : Ma guarda la Liguria che scrittore ha sfornato !! Così , quasi per caso, ho trovato un libro di uno scrittore italiano, tra i pochi che ho letto da cima a fondo : “L’ultima settimana di Settembre”, una storia strana ma sempre attuale, scritta magistralmente. Una storia che si svolge nei tempi nostri ma che a me sembra vissuta in un’epoca più remota. Uno scrittore che dice pane al pane e vino al vino e che , in questo libro, insegna una cosa importante. Direi che il Licalzi è lo scrittore come vorrei. Apprezzo anche l’uso delle parolacce perché io di parolacce da vecchio ne dico molte ,
Leggendo il libro mi sono fatto un’idea di come poteva essere la configurazione fisica dell’uomo Licalzi. Quindi, quando ho visto la sua faccia in internet, molto particolare ho capito che solo uno con una faccia così (a somiglianza del mio pittore preferito Caravaggio) poteva scrivere come scrive, non scrivere per “parolare”, ma scrivere come se le parole fossero una risacca di mare che ti lambisce e ti lava l’anima mentre leggi. Il suo racconto ti fa subito sorridere, vai avanti nella lettura, perché sai che sorriderai di più, proverai emozioni sottili ma penetranti , ti commuoverai, e, man mano intuisci che la storia potrà solo terminare con un bel finale, una storia senza vendetta. Al termine ti resta la voglia di leggere gli altri suoi libri.

Io avevo un nonno, capitano, navigante di velieri, piroscafi e infine navi passeggeri, anche scrittore (due libri), un personaggio molto colto, burbero ma degno di essere sondato

a fondo . Passato a miglior vita (sarà vero ?) mi sono poi pentito di non aver cercato di conoscere dalla sua bocca gli eventi importanti le sue esperienze di mare di uomo e di marito e , soprattutto , quando e perché si fece crescere la barbetta . E' come se mi mancasse una parte della storia della mia stessa vita. Tuttavia quando vado al cimitero c'è lui, mio padre, mia madre e mia zia ,tutti vicini, li guardo e favello con loro mentalmente e mi vengono i rimorsi.

Ecco cosa insegna Licalzi : I nonni si devono interessare di più dei nipoti ed i nipoti devono cercare di avvicinarsi il più possibile ai nonni anche se hanno un carattere burbero e sono chiusi come un muscolo di mare. In loro è racchiusa l'esperienza e le vicissitudini degli avi. E' da loro che potranno imparare molto , non dai genitori che , in massima parte, sono impegnati nel lavoro per mantenere la famiglia. Io ho tre nipoti , ora distanti, lascio loro un libro forse due, due verità della mia vita e , purtroppo , in minima parte di quella dei loro bisnonni.

Capt. Gaetano Mortola

Technical Marine Consultant, autore del bestseller

“ Navicare necesse est”

VITA E MARE

Vita e Mare, periodico di cultura e di informazioni marittime è una” bella presenza” di 56 anni , organo di stampa del Collegio Capèitani L.C. e M. , e il numero di marzo-aprile merita di essere letto per la varietà di articoli contenuti nella sua edizione.

Vorrei segnalare l'editoriale del presidente del cCollegio , Giovanni Lettich, che, “complice” sicuramente la direttrice ,

Bettina Arcuri, apre con una frase che tutti dovremmo approfondire e seguirte: “ PRONTI A GOVERNARE, NON INSEGUIRE GIGANTISMO E AUTOMAZIONE NAVALE”. Nell’interno tante pagine tecniche e speciali scritte dai professionisti del mare per una buona navigazione.

Notiziario della GUARDIA COSTIERA

Numero 1 anno 2021 la rivista delle Capitanerie di porto , custodi della sicurezza in mare dedica questo numero a Natale De Grazia in occasione del varo della nuvva unita navale , classe CP 420 , che porta il nome del comandante Natale De Grazia, con un lungo ritratto di “ un uomo per bene”. Noi abbiamo presentato il libro NAVI MUTE di Giampiero Cazzato e Marco di Milla la storia del cap. De Grazia che fece una indagine sui trasferimenti di rifiuti tossici dalla Calabria al Nord e sulle navi affondate lungo le coste. Il comandante De Grazia si sentì male all’altezza di Nocera Inferiore, e poco dopo morì. Aveva appena 39 anni, la mafia sicuramente aveva colpito ancora.

**Nell’interno tanti articoli sull’ambiente , il giorno della London Vaour, sulla formazione del corpo e rubriche di sport
Direttore responsabile: Cosimo Nicastro, Coordinamento editoriale Marco di Milla.**

Lussino

Segnaliamo inoltre , il quadrimestrale Lussino foglio della comunità di Lussino, storia, cultura , costumi, ambiente attualità dell’Isola di Lussino, aprile 2021. Direttore responsabile: Licia Giadrossi Gloria Tamaro, un robusto staff redazionale che raccoglie senza more le cose belle e i ricordi drammatici d queste isole di queste terre che da secoli erano veneziane e poi italiane.

STORIA DEI NOSTRI SCALI

2a parte

Il porto di Genova dalla fine del XIX secolo al 1939

di Stefano Briata

Proseguiamo il viaggio nel Porto di Genova dalla fine del XIX secolo, attraversando l'anno 1903, quando viene costituito il CAP, al 1939, quando viene abbozzata la futura estensione fino a Voltri-Pra'.

Situazione del porto a lavori conclusi nel 1888

A giugno del 1888 si concludono i lavori del nuovo porto, tra Molo Vecchio e la Lanterna, per una spesa complessiva di circa 63 milioni di lire. Ci fu una trasformazione totale grazie alle colossali costruzioni e le moderne attrezzature da porsi fra i maggiori porti del mondo.

Ecco i risultati dell'impresa:

1 – moli e avamporti: i moli nuovi sono due, il Galliera, dal Molo Nuovo prolungato per due bracci di 567 e 843 m., e il Giano per 595 m.; tra questi due moli e Molo Vecchio si crea un avamporto di 95 ettari.

2 – Ponti e calate: sono completate le calate perimetrali del vecchio porto e costruiti nuovi ponti perpendicolari (quattro di 200 m. di lunghezza e 100 di larghezza) cosicché la lunghezza delle sponde di approdo raggiunge i 6.694 m.

3 – Mezzi meccanici: fra Ponte Cristoforo Colombo e il Mandraccio, per una lunghezza di calate di 3.364 m., destinate in prevalenza alle merci, si installano 44 gru idrauliche mobili (da 1.500 kg), 3 gru idrauliche (da 10.000 kg), 10 verricelli idraulici (per una forza

tangenziale di 500 kg), 12 argani idraulici per la manovra dei vagoni ferroviari.

4 – Tettoie e capannoni costruiti su una superficie di oltre 41.000 mq.

5 – Bacini di carenaggio: due rispettivamente di 160 e 200 m., situati nell'avamposto a ridosso di Molo Giano.

6 – Sistemazioni viarie: molte nuove sede di uffici, completa viabilità per i carri a cavalli su tutte le calate, illuminazione a gas, viadotto della Chiappella e rampe della Chiappella e di Santa Limbania per il necessario disimpegno con la viabilità urbana.

7 – Opere ferroviarie: costruzione della stazione di Santa Limbania, costituzione della cintura ferroviaria fra Caricamento e San Benigno su tutte le calate e gli sporgenti, apertura delle gallerie di San Lazzaro, San Benigno, San Tomaso e della Sanità; ulteriore apertura della galleria succursale dei Giovi (1889). Nel 1890 le opere di difesa del nuovo specchio misurano 2,8 km contro 1,285 dell'Unificazione e i 0,950 della restaurazione; i fondali appaiono più regolari e tutti oltre i 8,5-9 m., le banchine toccano 8-9 km.

Nascita del Consorzio Autonomo del Porto (CAP)

In seguito dell'inchiesta parlamentare del 1881-82 dedicata alle condizioni del porto di Genova, e della marina mercantile, e grazie al parere di molti uomini politici ed imprenditori liguri del tempo, si giunse ad uno schema di decreto legge che prevede la costituzione di un "consorzio": esso avrebbe provveduto alle spese di ordinaria manutenzione e di nuove opere adeguate al continuo aumento dei traffici imponendo proprie tasse. La caduta del ministero Giolitti nel 1893 porta ad un arresto dei progetti che non sono nemmeno ripresi col nuovo governo perché l'apposita commissione, composta dal Sen. Gadda, Giaccone e Luigi, presenta le sue ponderose conclusioni un mese prima della caduta del governo Crispi nel 1896; la commissione guidata dal Sen. Gadda prepara due schemi di legge separati: uno si occupa di avviare i finanziamenti per uno stralcio di opere fra le più urgenti, l'altro di dar vita al progettato Consorzio Autonomo del Porto (CAP).

Mentre l'attività legislativa ferve per creare il Consorzio Autonomo, il porto non rimane fermo. Nel 1901 vengono costruiti i Magazzini

Generali al Molo Vecchio (i noti Magazzini del Cotone), nel 1903 il silos cerealicolo a calata Santa Limbania, capace di 43.000 ton. e con gli impianti atti allo sbarco simultaneo di due piroscafi (si tratta del Silos Hennebique), degli elevatori per lo scarico dei carboni a Ponte Paleocapa e l'emporio vinicolo a Ponte Morosini.

Nel frattempo, a seguito della continua crescita dei traffici, nel 1901 il governo incarica l'ing. Ignazio Inglese, del Genio Civile, di delineare i criteri per un nuovo piano di sviluppo della forma portuale. Il progetto si innesta, secondo le previsioni di Pietro Paleocapa nel 1852, in un porto dalla Foce a Sampierdarena, che ottiene consensi dei tecnici e degli operatori genovesi. Inglese pensa di prolungare a ponente (di circa 1.300 m.) il braccio più a mare della diga foranea, aprendo un varco nel primo tratto, per creare un nuovo bacino di circa 39 ettari, che permetta di aumentare il numero delle calate nel quadrilatero formato dal lato mare del Molo Nuovo e dal prolungamento del Capo di Faro; esaurita questa capacità si sarebbe potuto proseguire l'espansione verso Sampierdarena.

Grazie alla tenacia del deputato genovese Cesare Imperiale di Sant'Angelo e l'intelligente lavoro della Commissione parlamentare diretta dal Sen. Gerolamo Boccardo, si approva la legge istitutiva del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (DL n. 50 del 12 febbraio 1903) e i nuovi progetti hanno finalmente un'autorità amministrativa adatta alla loro pronta realizzazione. Il 26 marzo 1904 si istituisce la commissione di studio per i nuovi sviluppi del porto e due mesi dopo l'assemblea del Consorzio approva all'unanimità le sue conclusioni ispirate al primo progetto Inglese, dando l'approvazione per l'avvio dei lavori di ampliamento del porto verso Sampierdarena. Il progetto dell'ing. Inglese si era basato sul precedente studio dell'ing. Giaccone, capo del Genio Civile, mentre i progetti esecutivi furono degli ingegneri Coen-Cagli nel 1910 e Biondi nel 1911 e 1916.

Dalla prima guerra mondiale al biennio rosso (1914-1921)

Tra il 1914 e il 1918 la crisi del porto si fa sentire a causa della Prima guerra mondiale, dato che subisce una contrazione del 20% e del 34% rispettivamente per il traffico marittimo e mercantile. Nel corso del conflitto, le navi arrivate nel 1918 sono pari a 5,7 milioni di tsl rispetto ai 7,1 milioni del 1914. Per le merci movimentate, complessivamente i

valori sono i seguenti: 7,4 milioni nel 1914; 4,9 nel 1918. La diminuzione dei flussi commerciali inizia a manifestarsi dal 1917, mentre nel biennio precedente si registra con 7,8 milioni di ton., un aumento contenuto.

In netto aumento è invece il peso relativo dello scalo in relazione al sistema portuale italiano: nel 1914 si raccoglie a Genova il 13% del traffico marittimo in arrivo in Italia e il 26% del movimento commerciale nazionale di importazione ed esportazione. Nel periodo 1915-1918 questo rapporto cresce costantemente; nell'ultimo anno di guerra il 43% e il 29% delle navi in arrivo in Italia e del movimento mercantile complessivo si concentrano a Genova. Tale scalo, a seguito dello sconvolgimento dell'intera rete dei traffici marittimi italiani, in particolare nell'Adriatico, diventa l'unico in grado di approvvigionare l'industria nazionale impegnata nello sforzo bellico.

In questa congiuntura si accentua la necessità di elevati livelli di funzionalità delle strutture portuali, dato che si scontano i danni dovuti al mancato sviluppo del complesso di opere marittime e ferroviarie nel corso del decennio precedente. Il principale limite del porto è imputabile alla carenza di spazi di approdo e di aree adibite al ricovero delle merci.

A seguito della penuria di spazi, il Consorzio è costretto ad adottare provvedimenti urgenti. Nel tentativo di acquisire aree e spazi di deposito, l'ente prende in affitto magazzini in località lontane dal porto, con oneri non indifferenti. Vengono utilizzate chiatte e bastimenti in disuso da adibire a magazzini, con il risultato di ingombrare sempre più lo specchio d'acqua interno al porto.

La svolta del 1922 e i successivi ampliamenti

Nel mese di agosto 1922, due mesi prima della marcia su Roma, il presidente del CAP Nino Ronco e gli altri membri del consiglio sono costretti a rassegnare le dimissioni; quindi, tutti i poteri e le competenze vengono affidati al regio commissario Amm. Giulio Ingianni, sostituito nel 1923 dall'Amm. Umberto Cagni. La sospensione della gestione collegiale dura fino al 1926 quando vengono ricostituiti gli organi sotto la presidenza dello stesso Cagni, poi sostituito nel 1929 da Federico Negrotto Cambiaso. Il Regio commissario Ingianni, ideatore dei ponti a pettine, inclinati rispetto

alla riva, e l'ing. Albertazzi, dell'Ufficio Tecnico del Consorzio, insieme studiarono un diverso assetto nel bacino della Lanterna.

Senza toccare la parte originaria della legge del 1903, che istituiva il CAP, dal 1924 al 1939 vengono introdotte modifiche legislative per il funzionamento del porto dal punto di vista amministrativo. Fino al 1923 il CAP aveva mostrato difetti e limiti a causa dell'elevato numero di membri dell'assemblea e del comitato e nel frattempo i mezzi finanziari erano inadeguati alla gestione ordinaria e agli investimenti per le nuove strutture. Le modifiche legislative prevedevano la diminuzione dei membri all'assemblea e la suddivisione del comitato in due sezioni: "Opere portuali" e "Lavoro". Ampi poteri disciplinari e di polizia furono conferiti al presidente, che diventa anche "delegato del governo". Si tratta di disposizioni che tendono a rendere rapidi ed efficaci i processi decisionali del CAP. Importanti le variazioni sotto l'aspetto dell'autonomia finanziaria.

La prima tornata di finanziamenti di 274 milioni di lire, erogati tra il 1923 e il 1929, è finalizzata al completamento del bacino della Lanterna e al potenziamento delle strutture esistenti.

In precedenza, fu costruita nel 1910 la stazione passeggeri sui Ponti dei Mille e Andrea Doria, con relativo viadotto di collegamento con la viabilità cittadina, per una sistemazione ottimale del servizio passeggeri. Nel 1911, il bacino del Porto Vecchio venne solo marginalmente ristrutturato con il taglio della punta di Molo Vecchio, fu ampliato Ponte Caracciolo e demolito Ponte Sapri: conseguenza fu che la penisola di Molo Vecchio fu ampliata per il settore industriale e per il traffico commerciale.

Di diverso impegno fu invece la creazione dei bacini della Lanterna (terminato nel 1927, ribattezzato temporaneamente Vittorio Emanuele III) e di Sampierdarena i cui riempimenti iniziarono nel 1928. I progetti per la sistemazione del promontorio di San Benigno furono presentati dal CAP ad agosto del 1926: tale progetto riguarda sia la parte portuale sia quella urbana. Questa sistemazione permise, all'epoca, di creare un'infrastruttura portuale più moderna, dove gli spazi operativi erano maggiori e gli accorgimenti tecnici più riusciti. Ha così inizio la grande opera di abbattimento del colle di San Benigno che permise al CAP di recuperare materiali necessari alle colmate del nuovo porto di Sampierdarena. Nello stesso tempo si

creano nuove vie di collegamento viario tra Genova e Sampierdarena (accorpata nel 1926 al Comune di Genova), e si tratta di Via di Francia aperta nel 1929, e Via Cantore l'anno successivo (che è parallela e si trova poco sopra).

Nel frattempo, una volta conclusa la guerra 1915-18 e superato il biennio rosso del 1920-1921, i traffici portuali riprendono a crescere in sintonia con la generale espansione dell'economia marittima e industriale del Paese. Tra il 1924 e il 1929 i quantitativi di merci movimentate nello scalo genovese oscillano tra i 7,7 e 8,7 milioni di ton., mentre la quota nazionale del traffico commerciale del porto genovese è del 24%.

Alla fine degli anni Venti entra in esercizio il bacino della Lanterna, difeso da una diga costituita dal prolungamento parallelo alla costa, del primo braccio del Molo Galliera; è dotato di due sporgenti obliqui arredati con elevatori elettrici ad elevata potenzialità oraria. Le nuove strutture marittime vengono collegate alla ferrovia tramite la galleria Romairone sotto il colle di San Benigno e l'elettrificazione di tutte le stesse linee ferroviarie nell'ambito portuale; viene aperta nel 1929 Via di Francia (come detto sopra), che taglia il suddetto colle e consente una migliore funzionalità di smistamento dei traffici.

La disponibilità dei nuovi spazi d'approdo e di movimentazione delle merci permette di razionalizzare la specializzazione funzionale delle diverse aree portuali. Il traffico delle rinfuse solide, specie del carbone, viene concentrato nel bacino della Lanterna, lasciando così libera l'area occidentale dello scalo, quella dei ponti Assereto e Caracciolo: questi due ponti arredati con nuovi magazzini in cemento armato, vengono assegnati alla fine degli anni Venti alle merci varie.

Nel 1928 si porta a termine la costruzione del terzo bacino di carenaggio, della lunghezza di 240 m., dopo avere superato notevolissime difficoltà tecniche, nello spazio esistente tra i due impianti già in attività. Viene inoltre edificata l'attuale stazione marittima a Ponte dei Mille, che dal 1930 sostituisce quella costruita nel secolo precedente.

Altre opere di grande importanza riguardano la sistemazione dell'imboccatura del porto: nel 1930 viene prolungato di 400 metri il Molo di Galleria e costruito un molo di sottoflutto, denominato Molo Cagni. Questo intervento rende disponibile, tra Molo Giano e Molo

Cagni, un nuovo specchio acqueo di circa 4 ettari per la marina da diporto, che è il porticciolo Duca degli Abruzzi.

Anche privati intervennero per potenziare il porto. Nella seconda metà degli anni Venti un deposito per gli oli minerali a Calata Canzio e uno stabilimento per oli lubrificanti in Calata Molo Nuovo furono costruiti. Viene inoltre aumentata la capacità dei silos granari di Calata Santa Limbania. Nel 1928 entra in attività la centrale elettrica a carbone alla radice di Ponte San Giorgio, che si trova appunto nel bacino della Lanterna.

Grazie alla ripresa degli investimenti in opere straordinarie, le condizioni operative dello scalo vengono notevolmente migliorate. Infatti l'intensità del traffico per metro lineare di banchina tra il 1924 e il 1930 passa da 882 a 643 ton. In diminuzione, per la prima volta nella storia del porto contemporaneo, è anche il numero di chiatte, che da oltre 2.000 nel 1922 scendono a 1.800 nel 1930. La minor necessità di far ricorso a questo mezzo di sbarco è testimoniata dalla crescita del traffico mercantile da nave a banchina, che dal 20-30% del 1925 sale al 61% nel 1930.

Importante fu anche la costruzione dell'autocamionale Genova – Serravalle Scrivia, con relativo raccordo elicoidale, i cui lavori furono iniziati nel 1932 per essere conclusi nel 1935. In questo modo ci fu un ulteriore miglioramento del collegamento tra Genova e la Val Padana.

Tra il 1930 e il 1939 viene portato a termine il bacino di Sampierdarena, progettato dall'ing. Alberto Albertazzi, che si estende dalla Lanterna alla foce del torrente Polcevera. Così il porto assume quella conformazione che vediamo ancora oggi tra Molo Vecchio e appunto la foce del citato torrente. Le strutture interne, costituite da cinque sporgenti disposti a pettine, sono difese dalla diga Foranea, che corre parallela al litorale per 3.400 metri e da un molo di sottoflutto a ponente, denominato Molo Polcevera. Le difese delimitano una nuova bocca d'accesso rivolta ad ovest, larga 110 metri.

Con l'inaugurazione del bacino di Sampierdarena lo sviluppo delle banchine del porto raggiunse i 16mila metri rispetto ai 12mila del 1929, e si determina un ulteriore abbassamento dell'intensità del traffico, che nel 1939 è intorno alle 500 ton. per metro lineare.

Negli anni '30 del '900 vengono attuate altre modifiche strutturali come la demolizione della testata di Molo Vecchio per facilitare la manovra dei grandi transatlantici e della costruzione della succursale della Stazione Marittima a Ponte Doria (tuttora esistente), dotata di accosti con fondali più profondi per le navi con maggior pescaggio. Tra il 1935 e il 1939 viene poi aperto un quarto bacino di carenaggio, di lunghezza prolungabile fino a 350 metri, situato nella zona orientale a fianco dei bacini esistenti.

La rapida esecuzione delle opere di ingrandimento del porto e il conseguente ammodernamento viene integrata dalla importante attività del CAP in prospettiva futura. Infatti, l'ente autonomo, nel periodo di costruzione del bacino di Sampierdarena, incarica lo stesso ing. Albertazzi di elaborare un progetto che tratteggi le possibilità effettive di un ulteriore ingrandimento del complesso portuale con la costruzione di un bacino a Cornigliano, di un'area industriale a Sestri Ponente e di un altro bacino davanti a Voltri, tutti progetti che si concretizzano tra il 1939 e il 1990.



Tra il 1930 e il 1939 viene portato a termine il bacino di Sampierdarena e nel 1932 iniziano i lavori della “camionale” Genova-Serravalle Scrivia.

The New EU Taxonomy - Challenges

Il 18 maggio si è tenuto il webinar organizzato da Rina e Mare Forum per discutere della nuova tassonomia dell'Unione europea. George Macheras, Watson Farley & Williams LLP, ha moderato gli interventi di Martin Dorsman, Segretario generale Ecsa, George Gourdomichalis, President & Managing Director, Phoenix Shipping & Trading S.A, Dagfinn Lunde, DagMar Navigation Ltd, Marta Ponis, Technical Director North Europe del RINA, e Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma e Managing Director VSL Club SpA. Quest'ultimo ha richiamato l'attenzione sul rischio di effetti di greenwashing causati dalla sovrapposizione delle normative sulla finanza sostenibile marittima. In particolare, Vettosi ha evidenziato la differenza tra la normativa efficace e cogente quale è quella recentemente recepita dal Regolamento UE n. 852, meglio noto come "Regolamento di tassonomia per la finanza sostenibile", e quelli che in realtà sono solo convenzioni o accordi privati, come ad esempio i Poseidon Principle.

(Da Agenda Confitarma 21 maggio)

oo**o**o**o**o**o**o**o**o**o**o

IL PORTO ANTICO DI GENOVA SI RIACCENDE IN VISTA DELL'ESTATE, RIAPRE LACQUARIO

Ai Magazzini del Cotone inaugurato il nuovo locale Focaccia e al via il grande cinema di The Space

Dal 16 al 20 giugno la finale di Ocean Race Europe

Dal 1° giugno riparte la piscina e dal 1° luglio il Centro Congressi

Con le nuove aperture, che si sommano a quelle già consolidate, il cuore della città riprende vita. Il Porto Antico ritorna al centro dell'attenzione per il tempo libero dei genovesi e la voglia di scoperta dei primi turisti.

Tra le ultime novità, in ordine di apparizione, l'apertura di "Foocaccia" al modulo 3 dei Magazzini del Cotone: un nuovo punto di ristorazione dedicato allo street food di qualità, con proposte diversificate da mattina a sera. E dopo lunga attesa, riapre, dal 20 maggio, anche la multisala The Space, con un'ampia offerta di titoli per cinefili di tutte le età, dal film d'autore al teen drama al film di animazione.

L'Acquario e la mostra Fantacinema macinano presenze in tutta sicurezza; i tavolini bord-de-mer di bar e ristoranti sono apparecchiati per pranzi, cene ed happy hour. Sui moli le barche sono tirate a lucido per le prime uscite in mare e i superyacht sono pronti per la stagione delle crociere nel Mediterraneo; all'aperto continua all'aperto l'attività della palestra Raider Crossfit.

Inoltre, nei weekend, dal Porto Antico salperanno i battelli dei Consorzi Liguria Viamare e Golfo Paradiso per la visita del porto, le escursioni a Camogli, San Fruttuoso e le Cinque Terre, ma anche per le attività di whalewatching, in avvistamento di delfini, stenelle e capodogli nel triangolo magico del "Santuario dei Cetacei".

Nuova collocazione anche per le informazioni turistiche (IAT), non più in palazzina San Giobatta, ma nei pressi della biglietteria dell'acquario, punto di partenza anche per i tour di Genova a piedi. Per le visite del Porto Antico e della città a bordo dei Segway la partenza è, invece, in Piazzale Mandraccio. Dal 1° giugno riapre la piscina in testa ai Magazzini del Cotone, dal 14 al via anche i corsi di aquagym

Tra gli appuntamenti più attesi, dal 16 al 20 giugno, l'arrivo della prima edizione di Ocean Race Europe, una "anteprima" della Grand Finale di Ocean Race prevista nel 2023. Nelle aree del Porto Antico saranno ospitati la flotta delle barche partecipanti e un villaggio dedicato alle attività educative, sportive e di intrattenimento, allestito con una particolare attenzione alla sostenibilità ambientale. Dal 1° luglio via libera anche all'attività del Centro Congressi, già ripartito

con i concorsi pubblici da qualche tempo grazie alle ampie sale in grado di accogliere eventi della massima rilevanza nel rispetto dei protocolli di sicurezza.

Ufficio stampa Porto Antico di Genova SpA

Giusi Feleppa 3357157199 gfeleppa@portoantico.it

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

FINCANTIERI COSTRUIRÀ PER LA US NAVY LA SECONDA FREGATA DEL PROGRAMMA “CONSTELLATION”

L’ordine segue a distanza di solo un anno quello per la capoclasse Trieste, 21 maggio 2021 – Il Dipartimento della Difesa statunitense ha annunciato che la US Navy eserciterà l’opzione, del valore di circa 555 milioni di dollari, che assegna alla controllata americana di Fincantieri, Marinette Marine (FMM), la costruzione della seconda fregata lanciamissili della classe “Constellation”.

FMM sta attualmente lavorando alla fase di progettazione di dettaglio della prima unità. La produzione inizierà alla fine di quest’anno, con consegna dell’unità prevista nel 2026.

Il programma “Constellation” è stato assegnato nel 2020 a FMM, con un contratto per la prima fregata con l’opzione per 9 ulteriori navi, oltre al supporto post vendita e l’addestramento degli equipaggi, del valore complessivo per Fincantieri di circa 5,5 miliardi di dollari. Nell’ambito del programma, la US Navy prevede la costruzione di ulteriori 10 unità, per un totale di 20.

In questa prestigiosissima gara Fincantieri è riuscita a imporsi sui competitor grazie ad un progetto giudicato come il più avanzato e innovativo. La proposta del Gruppo, infatti, è basata sulla piattaforma delle fregate FREMM, ritenuta la migliore al mondo sotto il profilo tecnologico, su cui si fonda un programma di dieci unità per la Marina Militare Italiana.

FMM rappresenta la punta di diamante di Fincantieri Marine Group (FMG), che controlla altri due siti sempre nella regione dei Grandi

Laghi (Wisconsin) – Fincantieri Bay Shipbuilding e Fincantieri Ace Marine – e annovera clienti commerciali e governativi, tra cui la US Navy e la Guardia Costiera americana. Oltre a sviluppare il programma Littoral Combat Ships, FMM sta costruendo 4 unità Multi-Mission Surface Combatants (MMSC) destinate al regno dell'Arabia Saudita, nell'ambito del programma Foreign Military Sales degli Stati Uniti.

L'analisi di Tobia Costagliola

Lessico ieri e oggi

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

Come molti ricorderanno, negli ultimi due anni avevamo pubblicato il lessico di alcuni termini di natura sociale, politica, economica, finanziaria, etica, ecc. L'analisi di detti termini con "nozioni e azioni" ad essi connessi, scaturiva da una mia personale esigenza di approfondimento di locuzioni usate ed abusate che sono, ormai, parte integrante del nostro linguaggio comune che rispecchiano e, allo stesso tempo, influenzano la nostra vita, con o senza la nostra piena consapevolezza. Dopo un lungo intervallo, credo sia giunto il momento di continuare questo mio percorso autodidattico insieme ai lettori di DLNotizie.

Stiamo vivendo una lunga stagione definita in campo socio-economico "neoliberista" che riflette, in parte, una tendenza di quella parte del mondo definito "Capitalista" al cui traino, volenti o nolenti, il nostro Paese vive e si sviluppa (si fa per dire). Un traino che ci vede aggregati alla comunità internazionale di cui facciamo parte (UE) che a sua

volta , nei fatti, ci dà segnali preoccupanti che evidenziano una intricata rete sotterranea che vincola, tra loro, interessi che, soltanto in superficie, appaiono, storicamente, contrastanti. Dopo questa premessa dovrei iniziare a parlare di “neoliberismo” ma non si può, senza fare, prima, un passo indietro cercando di comprendere e definire prima il termine “liberismo” e , ancora più a monte, il termine “capitalismo”. Quello che segue è solo un tentativo di sintesi molto personale e certamente incompleto e imperfetto. Per chi volesse approfondire questi argomenti esiste ormai una poderosa Bibliografia costruita da illustri o sconosciuti ma attenti personaggi di ogni estrazione sociale, politica e culturale; ne sono piene le biblioteche di tutto il mondo e...il “Web” ...

Capitalismo

Da quanto ho capito, sarebbe molto difficile dare un significato univoco a questo termine ma cercherò d’arrivarci posizionandomi su visuali diverse. Come di consueto, parto sempre dalla ”Treccani” conscio di suscitare qualche critica.

Il termine Capitalismo fu originariamente introdotto dalla critica socialista e poi generalmente accolto dalla scienza e dalla storiografia economica, col quale si indica il sistema economico e sociale giunto a maturazione nel 19° secolo, caratterizzato da ampia e sistematica applicazione di capitale di proprietà privata alla produzione, al fine di destinare il surplus al successivo ciclo produttivo anziché al consumo, dalla libera concorrenza su tutti i mercati e dalla separazione tra classe detentrica dei capitali e classe dei lavoratori. Con la locuzione. capitalismo di stato si suole indicare un sistema economico-sociale in cui al capitale privato si sostituisce, in tutto o in parte, lo Stato, il quale assume così la gestione dei principali mezzi di produzione; l’espressione, che ha per lo più una connotazione polemica, è usata sia nei confronti dei paesi socialisti sia a proposito di interventi statali di tipo dirigitico nelle economie di mercato.

A parte questa definizione per taluni “asettica” e quasi “dogmatica” c’è qualcun altro la cui interpretazione del “ Capitalismo” ha influenzato e condizionato il mondo intero e la sua Storia nel 19°e 20° secolo : Karl Marx. Rimando chi vuole approfondire il pensiero di Marx a tutte le sue opere le cui primizie furono addirittura finanziate

da eminenti rappresentanti del capitalismo dell'epoca. Nel frattempo , mi limito ad una sintesi lapidaria: Il capitalismo è “genitore” del “profitto” che è una locuzione elegante per individuare “lo sfruttamento”. Per Marx “il capitalismo si sintetizza col pagamento ad un lavoratore per fare qualcosa per poi venderla ad un prezzo più alto e trarne profitto”.

Ma nei libri di scuola (basta “sfogliare” sul web le lezioni della “Focus junior Academy a cui attingono anche gli ottuagenari come me)) viene spiegato che il capitalismo è uno dei fenomeni sociali più importanti della storia moderna e contemporanea a cui molti intellettuali, filosofi, sociologi ed economisti, hanno tentato di dare una definizione completa e soprattutto imparziale fin dai suoi albori (una forma di capitalismo esisteva, già nel Medioevo, nei Comuni italiani).

Origini e critiche del Capitalismo

Alcuni fanno risalire il capitalismo alla prima rivoluzione industriale dell'800. Altri, invece, ritengono che il capitalismo sia nato grazie alla riforma protestante di Lutero e Calvino del XVI secolo. Uno dei principi del protestantesimo, era proprio quello di dare valore etico e morale alla crescita economica e commerciale. Un modo “terreno” per poter guadagnare la benevolenza nei confronti di Dio. A tal proposito, significativo è il pensiero del filosofo, storico, sociologo ed economista tedesco Max Weber (1864-1920) che, col suo celebre saggio L'etica protestante e lo spirito del capitalismo, identifica nel lavoro, come valore in sé, l'essenza del capitalismo e riconduce all'etica della religione protestante, in particolare calvinista, lo spirito del capitalismo.

Tra i tanti oppositori alle tesi di Weber emerge, nel 1934, un giovane professore, studioso dei processi storico-economici, poi divenuto famoso e controverso politico: Amintore Fanfani. Fanfani è uno studioso cattolico che vuole dimostrare agli studiosi protestanti che la sua cultura o tradizione è migliore, e vuole anche far capire agli studiosi favorevoli al capitalismo che il modo migliore di viverlo è quello in cui lo Stato (confessionale, in quanto appunto “cattolico”) riesce a controllarlo. Questo il motivo per cui, pur sostenendo che il capitalismo era già nato nella Firenze del Trecento, egli ritiene che questa forma di proto-capitalismo risultasse sufficientemente

compatibile col cattolicesimo-romano, e che il vero problema “sociale” il capitalismo l’ha posto soltanto quando s’è associato in maniera diretta, organica, prima con l’Umanesimo del Quattrocento, poi col calvinismo, verso la metà del Cinquecento. In questo periodo infatti la classe dominante, nella società civile, era già ampiamente borghese, anche se non lo erano ancora le istituzioni governative (cfr. Piero Roggi Cattolicesimo e protestantesimo nella formazione storica del capitalismo).

Nel corso della storia, molti pensatori hanno cercato di formulare delle alternative al capitalismo. Si tratta delle cosiddette “utopie” e cioè delle forme economiche ideali basate sull'assenza di proprietà privata e sulla condivisione dei beni e dei servizi.

Il “comunismo” è ritenuta da molti come una di queste utopie.

Ma nonostante il carattere teorico è proprio grazie a queste utopie che i lavoratori hanno posto le basi per le organizzazioni di tutela: i sindacati. Nati a cavallo della rivoluzione industriale, i sindacati si sono sviluppati grazie ai primi scioperi e movimenti di protesta contro le difficili condizioni di lavoro degli operai. Ad oggi, i compiti più importanti dei sindacati sono essenzialmente tre: la contrattazione delle condizioni e dei contratti di lavoro, l'assistenza all'interno dell'ambiente di lavoro e la tutela dei lavoratori e delle loro famiglie attraverso i servizi delle istituzioni pubbliche. Tuttavia, se oggi si dovesse fare un “consuntivo” storico dell’attività dei sindacati, l’indiscusso e “secolare” merito nei confronti dei lavoratori, delle aziende e della Società, è oggi quasi totalmente offuscato dagli effetti di una sconsiderata politicizzazione e smarrimento del ruolo originario. Basta pensare a come, con la loro perfetta politicizzazione, pari alla loro inefficienza, hanno consentito, di fatto, un epocale perdita del potere d’acquisto dei salari, specialmente dopo la “distratta” e poco “controllata” assunzione dell’Euro. E ciò accade, tuttora, con una rassegnazione “vergognosa” di fronte ad una povertà sempre più diffusa e oggi ancora più aggravata per il Covid. E il loro fallimento segue, a ruota, il fallimento della politica scialba, incapace ed inconcludente. Il Covid, tuttavia, potrebbe oggi costituire per loro una irripetibile occasione di riscatto. Si vedrà.

Il Capitalismo oggi

Passato attraverso le esperienze di guerra e di pace, rivoluzioni sociali e industriali, crisi economiche e finanziarie, interventi tardivi o illuminati delle Chiese, soprattutto quella Cattolica (a partire dalle varie encicliche da Pio IX a Pio XII e da papa Giovanni a papa Francesco), il capitalismo sembra oggi essere giunto ad un bivio epocale. Sembra ormai un enorme campo dove tutti hanno ottenuto il diritto di seminare (diritti universali quali libera impresa, iniziativa privata troppo spesso con l'aiuto dello Stato e delle Banche). Questo campo è costituito dalle moderne società in cui il capitalismo si è espresso, finora, con due facce : la prima legata al capitale privato , la seconda basata sul dirigismo e sull'attiva presenza dello Stato parzialmente (ex Unione sovietica) o totalmente detentore del potere economico (Cina). I due sistemi, tuttavia, agli occhi degli attenti osservatori , marciano provenienti da due direzioni opposte, tendendo a confluire, in un prossimo futuro, verso un'unica meta. Una meta che non è mai mutata : la remunerazione del capitale, costi quel che costi. Con una enorme differenza: i cinesi arrivano a questa meta felici e contenti perché, manovrati dal Capitalismo di Stato, hanno gradualmente migliorato le loro vite anche scoprendo, paradossalmente , la libera impresa e l'iniziativa privata, sotto la guida ed il controllo del Partito. Noi Occidentali, con le nostre democrazie e tutte le libertà conquistate con guerre e rivoluzioni, stiamo scoprendo, purtroppo con grave ritardo, i grandi limiti della nostra libertà : i nostri capitali (per chi li ha) sono praticamente alla mercé di poteri sovranazionali , a cui è asservita , consapevole o non , tutta la Politica e l'Informazione; il lavoro , nei fatti, non è più garantito mentre si continua a parlare di investimenti per creare occupazione. Allo stesso tempo, quasi a voler alimentare la disoccupazione, la nuova dirigenza politica comincia ad affermare che "le aziende "decotte" non vanno aiutate e che non possono essere tenute in vita a spese della Comunità. In realtà, l'azienda decotta, secondo la spietata legge del capitalismo, non va aiutata perché difficilmente potrà rimborsare il suo debito. E i dipendenti ? Questa è un'altra faccenda di cui tutti parlano e progettano senza alcun fatto concreto. Il "contentino" ? Si prevede una grande occupazione nell'energia verde (ormai si dice "green economy" altrimenti non si

capisce...), nell'informatica e nelle nuove tecnologie. Per quanti disoccupati e quando ? Questa è un'altra faccenda di cui tutti parlano. Si comincia, tuttavia, anche a parlare di solidarietà ed a sollecitare interventi dei privati: qualcuno ha scoperto che ci sono oltre duemila miliardi degli italiani “ non investiti” ma ben liquidi nei depositi bancari; quasi a voler significare che le banche, poverette, soffrono a guardare quel denaro immobilizzato. Ma ormai riusciamo a capire benissimo che non è così e che le banche quel denaro lo stanno già utilizzando come meglio credono, come hanno sempre fatto. Allo stesso tempo, sembra quasi che dobbiamo vergognarci per quei risparmi che abbiamo accumulato (chi ha potuto) come riserva da utilizzare per le disgrazie che ci stanno colpendo (Covid 19, la morte dei nonni e la cessazione delle loro pensioni, cattiva politica, subordinazione ad interessi transnazionali, ecc).

Ho scritto sopra delle due vie convergenti che portano entrambe ad una unica forma di capitalismo. Un capitalismo che ci sovrasta, ci condiziona e ci limita come una dittatura. La dittatura delle banche, delle agenzie di rating e delle multinazionali che, di fatto, regolano le nostre economie attraverso il totale e “supino” asservimento della politica e dell'informazione. Corriere della Sera, la Repubblica, Il sole24ore, Libero, Il Giornale, il Foglio e tutte le altre testate, nessuna esclusa, chi più, chi meno, riportano magnificenti editoriali, inchieste, cronaca, servizi su storia, arte cultura e quant'altro ma, quando scrivono di economia e finanza, non si rendono conto che , ormai stanno presentando , a loro insaputa, a lettori che lentamente si stanno smaliziando, che “ il re è nudo” : sono l'espressione più appariscente di quella rete non tanto sotterranea, dianzi citata , al servizio della dittatura del capitale. Un capitale che segue una regola ferrea e indistruttibile : quella della sua remunerazione a beneficio di pochi e a spese di tanti. Come spiegare gli ingenti profitti di quei pochi detentori delle ricchezze globali e delle banche , moltiplicati anche in tempo di Covid?

Mentre i Cinesi arrivano a quel punto nodale dianzi citato, col sorriso sulle labbra, consapevoli che, nonostante l'originale dittatura che li governa, hanno una parte attiva nella “conquista del mondo”, noi vi arriveremo amareggiati e delusi perché, mentre ci gloriavamo della nostra democrazia e della nostra libertà , non abbiamo realizzato che

venivamo gradualmente schiavizzati, in modalità sottile ed illusoria, dalla dittatura di un “capitale” che riteniamo “nostro” ma che non ci appartiene.

Ho accennato ai Cinesi ma non alla Russia. L'ex Unione Sovietica, la patria del Socialismo e del Comunismo, non è come la Cina e sta seguendo un suo particolare percorso condizionato dall'oligarchia e dalla corruzione dilagante. Prima o poi imploderà. Dopo il fallimento storico della dittatura del proletariato sta ora vivendo una dittatura del capitalismo condizionata dal potere politico di una sola persona.

E noi ? Ora siamo tutti col fiato sospeso ma fiduciosi nel nuovo ed eccellente “management”. Siamo il popolo che riceverà la maggiore fetta di aiuti a fondo perduto ma, soprattutto, la maggior fetta dei prestiti cosiddetti “agevolati”. Il messaggio che ho recepito è che il denaro non verrà sperperato come una volta, ma verrà impiegato seguendo le regole ferree del “debito da restituire”. Questo denaro, ben investito, deve essere ben remunerato per ripagare il debito. Nel frattempo, con la garanzia a doppio effetto (interno ed esterno) del presidente tecnico, saremo ancora più vincolati a coloro che il prestito ce lo erogheranno sottoponendoci nei fatti a dei necessari condizionamenti a cui dovremmo ormai essere abituati. Ed ecco che riemerge una sollecitazione ricorrente, quasi uno slogan : Crescita e Consumi ! Altrimenti come si remunera il Capitale ? Restando in tema di lessico, i termini Crescita e Consumi , in una dimensione planetaria, ti danno, a prima vista, l'impressione di una espansione globale che conduce, inevitabilmente, alla trasformazione del nostro globo terracqueo: diversa e pericolosa redistribuzione della parte “acquea”, accompagnata ad una visione di “espansione del cemento” consumando il verde e le risorse della terra fino all'esaurimento. Si tratta di uno scenario da molti ritenuto esageratamente catastrofico e immaginario. Tuttavia, quei pochi manovratori del Capitale, che si rinnovano di generazione in generazione, stanno già pensando che, quando la terra , martoriata ed abusata, sarà invivibile e da buttar via (perché “consumata”), si trasferiranno su un altro pianeta, avendone i mezzi, pronti a ripetere nella storia futura, l'esperienza della crescita e del consumismo nei secoli a venire : i pianeti sono tanti.

Se riesco a continuare, conto di arrivare al “neoliberismo” traendo delle conclusioni ovviamente molto personali; non posso mica pensare

**o illudermi di compiacere questa o quella corrente di pensiero. Con la speranza di non dire troppe sciocchezze.
Alla prossima...**

Tobia Costagliola

fine