

Questo numero del nostro rotocalco telematico, salvo imprevisti, sarà l'ultimo di quest'anno; 48 pagine di attualità, storia e cultura. E' un po' lungo ma i contributi dei nostri collaboratori sono di elevato tenore come i nostri lettori si aspettano, a cui auguriamo ogni bene, fisico e materiale, per le celebrazioni natalizie e per il nuovo anno 2020 ,

AUGURI AFFETTUOSI.

Decio Lucano

Ricominciamo daccapo?

A Genova l'Accademia della Marina Mercantile ha nell'ambito della Capitaneria di Porto diplomato 93 ufficiali (terzo ufficiale) .

Auguri ai giovani nella loro carriera.

Una nota però ci vuole: non abbiamo ricevuto alcun comunicato ufficiale da questa benemerita fondazione che ha cambiato dirigenza.

Un caro saluto a Daniela Fara " fondatrice " insieme a Stefano Messina, Dino Emanuelli e altri personaggi. Dopo anni di ottima dirigenza della prof.ssa Angela Pastorino è cambiato anche il "preside " dell'I.T.T.L. San Gkorgio, Genova e Camogli, Si chiama Paolo Fasce ed ha voglia di lavorare sodo.

C'è un' atmosfera di cambiamenti, di innovazione , come sempre accade , noi invece ci fermiamo qui, ricordando che dagli anni sessanta abbiamo dedicato la nostra vita alla formazione dei giovani nautici , compreso il post diploma cioè l'istruzione permanente, l'imbarco dei giovani allievi e non solo.. L'alternanza scuola/lavoro è stata realizzata insieme al Prof. Aldo Marletta e ad altri presidi dei Nautici in stretta collaborazione col ministero della Marina mercantile e della Pubblica Istruzione, tranne che il M.Marina mercantile non esiste più ed è rimasta tanta burocrazia. Ma non c'è niente di nuovo, anzi, nel 1981 venne istituita la sede a mare nella

Darsena, una piccola accademia, e contemporaneamente prese piede l'era del computer con i professori Fioravanti e Strassera. Intanto germogliavano con programmi e nuove attrezzature didattiche i progetti di sperimentazione, Orione e successivamente (91/92) Nautilus a cui lavorò con competenza a Roma il professor Aldo Marletta.

Ricordo, non potendo citare tanti nomi, gli ispettori ing. Corradino Ciampa, il prof. Silvestro Sannino (che qui scrive), il dottor Francesco Paziienza, gli armatori (Magliveras, Grimaldi, Tirrenia...), che ci hanno seguito nell'evoluzione dell'istruzione nautica, il Collegio capitani. Un elenco lungo e di prestigio.

Ora ci fermiamo qui, tranne i contributi che ci vorranno mandare collaboratori e lettori, in primis, a parte quelli citati, Anna Bartiomo, Gianna Camalich e Massimo Granieri; lasciamo alla nuova generazione il ponte di comando nella navigazione scolastica, accademica e professionale. (DL)

Itinerari

Lampedusa, isola felice

Lampedusa, isola felice è il titolo di un articolo della professoressa Clara Rubbi sulla rivista La Scelta uscita a dicembre edita dal Centro Studi della So.Crem di Genova direttore responsabile il gkornalista e professore Giorgio Spina e con un comitato di redazione di altissimo livello professionale.

Perché ne parliamo?

Clara Rubbi racconta un episodio delle sue recenti vacanze a Lampedusa, isola che è considerata la porta d'Italia dei migranti, con un volo diretto Genova-Lampedusa, soggiorno in hotel a quattro stelle e il direttore che ti viene a prendere all'aeroporto. La Rubbi con felice mano da letterata e donna di cultura descrive le bellezze naturali dell'isola, spiagge, mare, paesaggi, natura e anche il centro del paese che il direttore dell'hotel la porta a visitare, ricco di prodotti artigianali e non solo; e allora, scrive la Rubbi, “*é d'obbligo chiedere al nostro accompagnatore dove sono e da dove passano i migranti*” - *Ci viene spiegato che a Lampedusa non ci sono, perché, appena sbarcano vengono imbarcati nuovamente e ricondotti in Tunisia con una certa quantità di soldi gentilmente forniti dai fondi europei*”.

2020, European Green Deal

Quanto al trasporto marittimo, la Commissione ha specificato che le misure includeranno tra l'altro la disciplina dell'accesso delle navi più inquinanti ai porti dell'Unione Europea e l'obbligo per le navi all'ormeggio nei porti di utilizzare l'elettricità fornita dalla rete elettrica terrestre. Sono in programma anche misure per migliorare la qualità dell'area nei pressi degli aeroporti. Il Green Deal sottolinea anche la necessità di dare forte impulso al trasporto multimodale, fissando come prioritario l'ambizioso, per non dire utopico, obiettivo di trasferire al trasporto ferroviario e a quello fluviale il 75% del traffico delle merci attualmente trasportato su strada. Specifiche misure saranno adottate per aumentare la capacità delle ferrovie e delle vie navigabili interne che la Commissione Europea proporrà entro il 2021. Inoltre verrà presa in considerazione anche la revoca della direttiva 92/106 sul trasporto combinato e la presentazione di una proposta di revisione di tale direttiva al fine di trasformarla in uno strumento efficace per supportare le attività di trasporto merci multimodali che coinvolgono il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo, incluso lo short-sea shipping. Sono previste anche iniziative per la riduzione delle emissioni del trasporto aereo.

Da Informare

= Bellissimo l'articolo sul clima!

Bellissimo l'articolo sul clima! (DL NEWS n. 35)

Come dice un mio amico professore di geologia in pensione, non ci rendiamo conto che stiamo vivendo nell'era di stabilità geologica più lunga nella storia della terra.

Certo questo non ci esime dal cercare di migliorare la qualità della vita e dell'ambiente e prevenire i disastri.

Un abbraccio

Daniela Delbecchi

ATENA NEWS

ALIMENTAZIONE ELETTRICA DA TERRA DELLE NAVI NEI PORTI DELLA LIGURIA SITUAZIONE, PROSPETTIVE FUTURE

La Sezione Ligure Piemontese di ATENA e il DITEN della Scuola Politecnica dell'Università di Genova hanno il piacere di invitarvi ad un incontro per un seminario sul tema:

**Alimentazione elettrica da terra delle navi nei porti della Liguria
situazione, prospettive future giovedì 19 dicembre 2019 ore 16:00**

**Polo Navale del DITEN della Scuola Politecnica dell'Università di
Genova, Villa Cambiaso, Via Montallegro 1, Genova**

Programma

15:30 Inizio registrazione partecipanti

**16:00 Presentazione da parte di ATENA e DITEN dei programmi delle
novità previste per il prossimo anno**

**16:15 Presentazione delle relazioni tecniche sul tema del seminario a
cura di:**

- Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale ;
- Cetena,
- Fincantieri

Per registrarsi al seminario e maggiori informazioni

Email: *genova@atenanazionale.it*

GIARDINI E VOLUMI:

LA FONDAZIONE PAOLO CLERICI

CULTURA ED EVENTI ESULTANTI A GENOVA

IN OMAGGIO A JACK CLERICI

**Coeclerici ha celebrato, assieme alla Città di Genova, Jack Clerici,
(Genova 1914 - 2000), inaugurando il 3 novembre i Giardini a lui**

dedicati in Via Martin Piaggio, angolo dei Cappuccini, gli stessi su cui storicamente affacciava il palazzo degli uffici genovesi dell'azienda. L'appuntamento alla presenza di Marco Bucci, Sindaco di Genova, Andrea Carratù, Presidente Municipio Centro Est, Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato Rina, Paolo Clerici, Presidente e Amministratore Delegato Coeclerici e Monsignor Luigi Molinari si è svolto alle ore 11.30. All'evento sono intervenuti anche le classi dell'Istituto Comprensivo Maddalena Bertani e del Liceo Linguistico Internazionale Grazia Deledda che avranno a disposizione un nuovo punto aggregativo, nato dalla riqualificazione di un Giardino storico del cuore cittadino, oggi più che mai rinnovato nell'aspetto. Gli 800 metri quadrati di giardini sono stati realizzati e saranno curati da Coeclerici. Il progetto è stato sviluppato nel rispetto della tradizione dei giardini genovesi e liguri, sono state piantate 1100 piante di 56 varietà diverse, con particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientali.

Contact: Barbara Demicheli Barabino & Partners

b.demicheli@barabino.it

1861-1914. DALL'UNITÀ ALLA VIGILIA DELLA I GUERRA MONDIALE".

Alla sera al Galata Museo del Mare è stato presentato da Cesare d'Amico il primo volume dal titolo "1861-1914. Dall'Unità alla vigilia della I Guerra Mondiale".

Con 296 pagine a colori, in due lingue, a cura di Pierangelo Campodonico, il primo prezioso libro è dedicato al ruolo fondamentale della Marineria Mercantile Italiana nei primi cinquant'anni del Regno d'Italia.

Un'imponente opera, suddivisa in più volumi e dedicata ai grandi periodi della Marineria Mercantile Italiana, destinata a un pubblico il più vasto possibile, un ricco racconto della nascita del mondo dello shipping, del suo ruolo all'interno della politica economica italiana, con le vicende umane e societarie, dove le storie degli armatori si mescolano a quelle dei comandanti e dei marinai, fino ai giorni nostri. È questo il programma ambizioso della nuova collana "Storia della Marineria Mercantile Italiana", curata da Pierangelo Campodonico, direttore del Mu.MA, Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni di

Genova è fortemente voluto dalla Fondazione Paolo Clerici, nata nell'ottobre del 2017, con l'obiettivo di promuovere iniziative nell'ambito dell'impegno sociale, volte a contribuire al benessere delle comunità e a valorizzare le eccellenze dei territori.

Oggi si tende a sottovalutare il ruolo che la marineria mercantile italiana ha avuto nella vita e nello sviluppo del nostro Paese, con alterne fortune, passando attraverso due conflitti mondiali devastanti, ma trovando sempre la forza di riemergere. In realtà, questa vicenda è stata complessa, spesso conflittuale, segnata sia da intuizioni importanti come da gravi errori di valutazione. Momenti fortunati, come la conquista del Nastro Azzurro da parte del Rex, e non poche tragedie, come quella dell'Andrea Doria.

Su queste basi è nato il desiderio di Fondazione Clerici con la grande esperienza del direttore del Mu.MA Pierangelo Campodonico di creare un'opera che ripercorresse una storia rimasta, per decenni, un argomento riservato agli specialisti, agli storici dell'economia marittima e agli archivisti, una storia dove molti hanno approfondito singoli aspetti ma dove carente è stata la visione d'insieme.

Nella collana, il primo volume, dal titolo "1861-1914. Dall'Unità alla vigilia della I Guerra Mondiale" raccoglie i primi 50 anni del Regno d'Italia ed è stato presentato in un grande evento serale cittadino martedì 3 dicembre presso l'Auditorium del Galata Museo del Mare. Il libro, con 296 pagine a colori, e due lingue, italiano e inglese, ripercorre il periodo dal 1861 al 1914 e il cruciale passaggio dalla navigazione vela a quella vapore, fermandosi a ricostruire passaggi importanti, quale il diverso atteggiamento degli armatori di fronte alla novità tecnologica – con molti genovesi che credettero, fino all'ultimo, nel futuro della vela – e un rapporto tormentato con la classe politica e i governi che si succedettero negli anni, sempre divisa tra il ricorso alla navigazione "sovvenzionata" (cioè pagata dallo Stato) e i "contributi" erogati a pioggia.

Come narrare questa storia a un pubblico vasto?

La scelta è caduta sull'Istituzione Mu.MA e non è stata casuale: da una parte perché il Galata museo del Mare, che si è affermato negli

anni come il maggiore museo marittimo mediterraneo, ha avuto la capacità di raccontare i diversi mondi del mare, dalle galee ai transatlantici, dai sommergibili all'emigrazione, ponendosi come cerniera tra un mondo di studi e il grande pubblico. Dall'altro perché la collaborazione tra Fondazione Clerici e l'Istituzione Mu.MA si è cimentata nella realizzazione del padiglione permanente "Navigare nell'Arte", dedicato alla pittura di marina e aperto nel giugno 2018 proprio al Galata.

Ma c'è un altro pubblico a cui l'opera intende rivolgersi: ed è quello degli studiosi e specialisti delle altre nazioni: "molti colleghi", spiega Campodonico, "direttori di musei e storici della navigazione di altri paesi, mi hanno riferito che poco conoscono della nostra storia marittima per l'assenza di pubblicazioni in lingua inglese": da questa osservazione è nata allora l'idea di una pubblicazione bilingue, in grado di presentare lo stesso testo (e non solo un abstract) sia in italiano che in inglese.

Nello stesso tempo, il sigillo del Mu.MA è dato anche dal patrimonio iconografico che mette a disposizione dell'opera, contestualmente alle immagini della collezione permanente della Fondazione Clerici ed esposti nel padiglione "Navigare nell'Arte", opere raccolte con passione da molti anni da Paolo Clerici, terza generazione della famiglia fondatrice di una delle più grandi aziende liguri di successo globale, la Coeclerici, protagonista dello sviluppo economico e della nascita di una stagione di grande cultura per l'industria marittima della città di Genova e del nostro Paese, nel mondo.

Così chiarisce Paolo Clerici, presidente della Fondazione :

"Con la collana di cui abbiamo presentato il primo volume a inizio dicembre inizia una nuova navigazione sulle tracce delle rotte seguite nel passato da armatori, comandanti, marinai: alcuni noti come Rubattino o Florio, altri meno noti o addirittura sconosciuti, ma tutti degni di essere ricordati nella grande avventura degli italiani con il mare".

Pierangelo Campodonico, autore dell'opera, spiega così il senso del lavoro iniziato: *"Ho cercato di ricostruire questa vicenda che è insieme locale e nazionale, mettendo insieme storie, oggetti e documenti, secondo la mia esperienza di museologo. Avvertivo, da tempo, il desiderio di collocare vicini i tanti tasselli di conoscenza che lo studio di questi anni,*

dei dipinti, dei modelli e dei documenti aveva accumulato e ho cercato di posizionarli, come in un mosaico che certamente è incompiuto. E lo è perché, ancora oggi, per comunità minori o più periferiche, la documentazione è scarna e incompleta, ma avevamo bisogno di un affresco complessivo che potesse dare un contesto complessivo alle migliaia di storie che la marineria italiana conduce con sé: storie di navi, di armatori, di equipaggi, di capitani. Una grande storia collettiva". Il volume, primo di quattro, ha un prezzo di copertina di Euro 50 e sarà distribuito nelle principali librerie italiane. Edito da Maree Editore, disponibile a Milano alla Libreria del Mare e in vendita anche attraverso il canale on line di www.libreriadelmare.it. Il ricavato sarà devoluto interamente al Mu.Ma.

Contact: Barbara Demicheli Barabino and Partners
b.demicheli@barabino.it

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

IL COMMENTO DI TOBIA COSTAGLIOLA

L'Italia è una nazione marittima ?

Pubblichiamo la recensione del volume da parte di Tobia Costagliola; d'altra parte le recensioni , tranne le eccezioni, vengono dopo l'uscita dei libri.

Siamo vicini a Paolo Clerici , abbiamo fatto cose editoriali con la rivista TTM , stampato allegati sul suo gruppo , incontrato allo Yacht Club italiano il grande padre Jack; abbiamo da allora fatto una rotta culturale analoga - quando abbiamo ceduto TTM nel 2008 - con DL NEWS , la Storia della marineria passeggeri italiana di Francesco Pittaluga, gli articoli profondi di Tobia Costagliola, la chiglia ipotetica di supporto di Sivestro Sannino, il Mu.Ma Galata con i promotori , con Pierangelo Campodonico , Anna Dentoni, Roberto Giorgi e tante altre e alte personalità del mondo della marineria. Voglio sottolineare il ruolo culturale e tecnologico dell'Acquario , collegato al Galata e gestito da Beppe Costa, un genio della diffusione della cultura e della natura. Questo articolo del comandante, scrittore e manager Tobia Costagliola lo testimonia. (DL)

Abbiamo tutte le carte in regola per diventarla

Il giorno 3 dicembre 2019 si sono svolti due eventi significativi per la città di Genova e per la marineria italiana: l'inaugurazione dei Giardini dedicati a Jack Clerici e la presentazione del primo volume della "Storia della Marineria Mercantile Italiana 1861-1914". Con l'inaugurazione dei giardini, il cav. Paolo Clerici, presidente della omonima fondazione, ha voluto onorare la memoria di suo padre Jack Clerici, mitico imprenditore e capitano di industria che tanto lustro ha dato non solo alla città di Genova ma all'Italia tutta, in Europa, nell'ex Unione Sovietica e nel mondo, tra le due guerre e tra la prima e la seconda "Repubblica".

Il libro, scritto in italiano ed inglese, è corredato da splendide foto riproducenti velieri d'epoca e navi a vapore, porti, banchine e documenti storici. Molte foto provengono dai dipinti esposti nella splendida collezione "Navigare nell'arte" presso l'apposita sala del Galata Museo del Mare. La sala espone al pubblico, in un originale allestimento, 60 degli oltre 250 dipinti che compongono la Collezione Marittima della Fondazione presieduta da Paolo Clerici.

Questo primo "tomo" fa parte di un'opera di tre volumi editi da "Maree Editore s.r.l.", scritta da Pierangelo Campodonico, Direttore del Mu. Ma-Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, a cura di Raffaella Valenti, Anna Dentoni, Franca Acerenza, Nicola Buonasorte, tradotta in inglese da Alex Gillan.

Già l'iniziativa "Navigare nell'arte", con l'esposizione dei dipinti del mondo marittimo, è un segno concreto della volontà di Paolo Clerici, non solo di rendere omaggio "alla città della lanterna", ma di valorizzare e promuovere la cultura marinara. La creazione dell'opera si inserisce in un progetto di divulgazione della "memoria" della marineria italiana e, non a caso, la redazione del testo è stata affidata al Museo del Mare e "non al mondo accademico" come spiega Paolo Clerici nella sua prefazione. "Pierangelo Campodonico con il Mu. Ma, forte di una approfondita esperienza, ha saputo raccontare, negli anni, i diversi aspetti della navigazione e della marineria a un ampio ed eterogeneo pubblico, grazie ad allestimenti ed eventi eccezionali organizzati nelle sale del Galata Museo del Mare, il più grande museo marittimo del Mediterraneo".

La seconda prefazione al primo volume, scritta dallo stesso Campodónico, è dedicata alla memoria di Piero Calamai, a suo padre ed all'equipaggio dell'Andrea Doria.

Il libro inizia dalla "Restaurazione" post-napoleonica che, iniziata con una situazione drammatica, si trasforma gradualmente, già negli anni '30 dell'800, fino a rendere il Mediterraneo "uno scacchiere marittimo tra i principali del pianeta" mentre "nell'orizzonte italiano si affermano due marinerie in particolare : quella borbonica e quella sarda". Nel 1861 la marineria genovese è la maggiore d'Italia. Con i proventi della flotta di velieri i capitani-armatori costruiscono nuovi velieri ammodernando la flotta. Mentre ancora la maggioranza degli armatori privilegia le navi a vela, c'è chi, con coraggio e lungimiranza, guarda già alle navi a vapore : Raffaele Rubattino che "pone le basi della Navigazione Generale Italiana, la prima vera grande flotta italiana".

Con il primo volume, tra immagini, fluente descrizione e documentazione delle cruciali vicende che hanno caratterizzato la marineria italiana, dall'Unità d'Italia alla Prima Guerra Mondiale, Campodónico racconta le vicende umane di personaggi caratteristici di quel periodo: comandanti, marinai, armatori, "alcuni noti, come Rubattino o Florio, altri meno noti, o addirittura sconosciuti, ma tutti degni di essere ricordati nella grande avventura degli italiani con il mare".

La "carrellata" storica si sviluppa tra la narrazione dell'organizzazione della Marina Mercantile del Regno d'Italia, della prima grande crisi a circa 10 anni dalla sua creazione, dei tentativi alla ricerca di una via di uscita, il traffico dell'emigrazione, l'inizio degli interventi dello Stato ed il regime delle prime sovvenzioni, la malinconica ultima stagione delle navi a vela, il "patetico" conflitto tra "vela e motore, tra legno e ferro", fino all'alba del nuovo secolo ed al periodo di transizione che coinvolge le consolidate modalità operative, metodi di carico, sistemi di gestione delle navi, l'avvento delle comunicazioni radio, la crescita di " poche grandi società".

La cronaca di questo primo periodo si conclude con la rievocazione della triste storia dell'affondamento del "Sardomene", un veliero di 2000 tonnellate di stazza lorda la cui fine chiude quella che fu definita " l'epopea della marina velica italiana". (Le nostre DLNews avevano

già dettagliatamente rievocato, in più occasioni, questa tragedia approfondendone tutta la “letteratura” ad essa correlata).

Oltre alla splendida fattura del volume, alla qualità ed al valore storico-iconografico, colpisce, in modo particolare, la domanda che l'autore si pone all'inizio ed alla fine della sua prefazione : “ L'Italia è una nazione marittima?” La domanda non è nuova.

Nelle DLNews avevamo, già fin troppe volte, cercato di dare una risposta realistica e attendibile. Ci siamo sforzati di “fare l'inventario” di tutte le nostre eccellenze in campo marittimo i. e: cantieri, consistenza della flotta, tecnologie, ricerca, istruzione, qualità e professionalità degli addetti, rievocando, tra l'altro, anche la ormai celebre didascalia che definisce gli italiani « Un popolo di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori di scienziati, di navigatori, di trasmigratori ».

La scorsa estate, abbiamo finanche coinvolto il Sole24ore (Raoul De Forcade De Biaix col suo” Quaderno-Dossier sull'Economia del Mare”) mettendo in evidenza quanto sia importante per gli italiani avere una maggiore conoscenza del “mare “ e del suo “potenziale” per la nostra economia. Ma, gli italiani, nonostante abbiano avuto, nella storia, una significativa presenza sul mare, non hanno, tuttora, raggiunto la piena consapevolezza che il loro attuale legame col mare non è ancora adeguato all'enorme potenziale rappresentato dalla particolare esposizione e conformazione geografica. Nonostante l'attuale diffusa informazione e le comunicazioni tecnologicamente sempre più avanzate, l'italiano medio ed i politici che si avvicendano nella sua rappresentanza, hanno ancora una visione ed un concetto del mare incompleto e molto limitato.

Ma cosa si può fare ? Oltre ad una più diffusa “cultura del mare”, ad iniziative come quelle di Paolo Clerici, ad una maggiore consapevolezza e maggiori informazioni, è necessario che le istituzioni, soprattutto, si rendano conto di quanto questa vocazione al mare, tutta italiana, che ci proviene, storicamente, per nascita in un territorio con 8.000 km di coste, se maggiormente percepita, possa costituire un elemento sempre più determinante per la nostra economia e non solo.

Ciò che manca, a livello istituzionale, è una visione di insieme che consenta una lungimirante progettualità e capacità di investimenti per realizzare un continuo ed efficiente adeguamento delle necessarie

infrastrutture. Tutto ciò, a mio parere, non è mai stato sufficiente ed adeguato per dare al popolo italiano una maggiore conoscenza e consapevolezza del ruolo che tutta la nazione può avere con un maggior coinvolgimento in ciascun settore (e tante “nicchie”) dell’economia del mare.

Se dovessi rispondere alla domanda di Campodonico, non credo di poter affermare, ora, che l’Italia sia una vera “nazione marittima”. Posso affermare, però, che potrebbe avere, sulla base di quanto sopra affermato, tutte le carte in regola per diventarlo, politica permettendo...

Siamo, comunque, tutti ansiosi di conoscere le conclusioni a cui l’autore perverrà , dopo aver percorso, insieme ai lettori, tutte le vicende, liete e tristi, della nostra “italica” marineria.

Auguro a tutti un a buona lettura del libro.

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA

PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“LA VICENDA DEL “CARLO R.”: UNA INCREDIBILE E TRAGICA AVVENTURA “

Sono state tante le società di navigazione impegnate nell’emigrazione via mare dai porti italiani verso le Americhe dalla seconda metà dell’Ottocento alla prima del Novecento, periodo in cui il fenomeno ha avuto la sua massima espansione ed è poi calato, sostituito anche se non del tutto da nuove destinazioni soprattutto verso Australia e Sud Africa. Dalle più prestigiose e più grandi compagnie, che hanno sempre avuto a bordo dei propri “liners” ampi spazi devoluti al

lucroso trasporto di quelli che con un termine inglese si definiva “steerage people”, ad altre più piccole e specializzate proprio in quel tipo di traffico.

Il traffico dei migranti italiani

Affidato all’inizio a veloci brigantini a vela che sfidavano le tempeste del Nord e del Sud Atlantico arrivando a doppiare temerariamente, se del caso, Capo Horn prima dell’apertura del Canale di Panama, nell’epoca di transizione dalla vela al vapore si avrà un enorme sviluppo di tale traffico dovuto ad una richiesta sempre più pressante di manodopera, specializzata o meno, da parte di Paesi emergenti che, al di là del mare, vedeva sorgere nuove economie che attiravano lavoratori da un’Italia e da un’Europa alle prese con vari problemi che andavano da guerre a carestie a condizioni, in alcune aree geografiche, di sovraffollamento o di inurbamento diventato col tempo intollerabile. In Italia, poi, a questi fattori si aggiungevano le politiche di un governo che, con l’introduzione della coscrizione obbligatoria, la tassa sul macinato e su altri generi alimentari di prima necessità, il persistere di gravi squilibri economici legati alla presenza del latifondo nel Sud della nazione e di vaste plaghe di miseria anche nel Nord, favoriva un vero e proprio esodo che non coinvolgeva solo masse di diseredati che speravano in un destino migliore ma anche piccoli professionisti, commercianti e imprenditori insofferenti del clima socio-politico che si respirava in Patria e desiderosi di usufruire delle nuove opportunità economiche che tali trasferimenti facevano intravedere.

Il traffico emigratorio assumerà proporzioni inimmaginabili quanto a numero di persone e mezzi navali coinvolti e nel complesso non sono state molte le tragedie e gli incidenti che li hanno visti coinvolti: certamente fatti incresciosi si sono verificati ma avrebbero potuto essere anche di più viste le procedure messe in atto, specialmente nei primi decenni di tale traffico, spesso affidato a iniziative poco sicure e approssimate.

La tumultazione in mare

Col tempo verranno introdotte una serie di norme a tutela degli emigranti, sia sul fronte sicurezza che su quello della loro

permanenza a bordo, che faranno in modo di offrire un prodotto sempre più adeguato alle esigenze di questo tipo di clientela e quindi si può dire che, basandoci sui numeri, a fronte dei milioni di persone coinvolte non furono moltissime le vittime di naufragi e accadimenti vari. E' innegabile che comunque ce ne furono: basti pensare come fosse prassi che nel corso di ogni lunga traversata qualcuno morisse e venisse poi tumulato direttamente in mare. Oltre a ciò erano frequenti i focolai di infezioni che si sviluppavano a bordo, dove la promiscuità e la permanenza forzata per settimane e settimane di tante persone in spazi comunque ristretti faceva sì che alto fosse questo rischio. Se poi pensiamo che tanti degli emigranti provenivano da realtà sociali ed aree geografiche dove ancora endemiche erano malattie oggi fortunatamente quasi del tutto debellate, è facile immaginare come, nonostante gli accorgimenti medici messi in atto anche a quei tempi, fosse comune il sorgere a bordo di problemi sanitari di vario tipo. Che, è il caso di dirlo, venivano di solito risolti isolando opportunamente i soggetti interessati e mettendo in pratica all'arrivo tutti gli accorgimenti sanitari di cui si era in possesso e che, nei casi estremi, prevedevano il rimpatrio forzato nei luoghi d'origine di chi venisse individuato come portatore di disturbi gravi o di malattie che avrebbero potuto costituire un pericolo per le nuove comunità che andavano via via formandosi oltre oceano.

Le vicende del Matteo Bruzzo e del Giulio Cesare e la tragica avventura del Carlo R.

Ci sono stati però alcuni casi in cui il problema non si è risolto felicemente o ha avuto una genesi lunga e tribolata: prescindendo dai naufragi di alcune di queste unità, si ricordano le vicende del "Matteo Bruzzo", del "Giulio Cesare" e di altri piroscafi coinvolti in episodi in cui le scarse condizioni igieniche di bordo unite ad altre inefficienze, cui col tempo si cercherà di porre rimedio, porterà ad esiti infelici. Fra le più eclatanti, il caso della tragica e incredibile avventura del piroscavo "Carlo R.", che vogliamo ricordare a paradigma di tutte le altre che si sono verificate e che, da sola, può darci l'idea di quello che poteva succedere quando le cose non andavano nel verso giusto. Il "Carlo R." era un piroscavo appartenente alla flotta della compagnia di navigazione genovese che portava lo stesso nome, fondata nel 1887 sulle ceneri di una preesistente omonima società dagli

armatori liguri Carlo, Edilio e Armando Raggio che acquistarono sul mercato dell'usato britannico alcuni vapori da carico.

Opportunamente riadattati al trasporto di emigranti, verranno adibiti per circa un decennio a questo lucroso traffico verso le Americhe sia dai porti del Mediterraneo che da quelli del Nord Europa di Amburgo e Rotterdam.

In particolare, il "Carlo R.", stazzante 2673 tonnellate, poteva ospitare nelle sue stive, stipate all'inverosimile, fino a oltre 1500 passeggeri sistemati in piccole cuccette a triplice ordine: facile immaginare le condizioni di vita a bordo in quelle lunghe traversate dirette per lo più verso gli scali del Brasile-Plata con qualche puntata a New York.

Fin dalla primavera del 1894 si era verificata una delle ricorrenti, per allora, epidemie di colera nelle regioni meridionali del nostro Paese:

a fine agosto di quell'anno la nave, noleggiata temporaneamente

all'armatore Gustavo Gavotti, partì da Napoli al comando del capitano Scipione Cremonini, coadiuvato dal commissario di bordo Luigi Berlingieri e dal medico governativo dottor Giovanni

Buscaglione. Sulla nave, diretta in Brasile con circa 1400 emigranti a bordo, si manifestarono i primi casi di colera a sole 300 miglia dal

porto di partenza: sarebbe stato prudente tornare indietro ma il comandante decise di proseguire, conscio e pressato dal fatto che l'armatore non avrebbe gradito l'eventuale rimborso del prezzo del passaggio che, in tal caso, si sarebbe dovuto rifondere ai passeggeri.

Fatto sta che la navigazione proseguì, il contagio si estese e i primi cadaveri cominciarono ad essere calati a mare. Fra gli emigranti serpeggiò presto un vivo malcontento che sfociò in alcuni atti di vera e propria insubordinazione, pare repressi con la massima energia da alcuni membri dell'equipaggio.

Dopo circa venti giorni di navigazione il piroscafo gettò le ancore nella baia di Rio de Janeiro ma non ottenne il permesso di attraccare: venne quindi trasferito all'Ilha Grande, oggi centro di attrazione turistica nei pressi di Angra do Reis ma allora colonia penale e lazaretto per i lebbrosi e le navi in quarantena.

Il vessillo giallo

Issando il vessillo giallo del caso, il "Carlo R." venne ormeggiato a fianco del "Remo", del "Vincenzo Florio" e dell'"Andrea Doria" che furono più fortunate perchè, trascorsi i relativi giorni di

isolamento, poterono proseguire il loro viaggio. Sorte che non toccò al “Carlo R.” che, ottenuto un rifornimento di carbone, viveri e medicinali, dovette mettere la prua a nord e tornare indietro. Il viaggio di ritorno fu ancora più tragico di quello di andata: oltre all’epidemia di colera ne scoppiò anche una di morbillo e, all’altezza di Capo Tarifa all’ingresso nel Mediterraneo, venne comunicato alla nave di fare rotta verso l’isola dell’Asinara a nord della Sardegna dove il “Carlo R.” giunse il 27 settembre: più di duecento furono i morti e altrettanti gli ammalati che, opportunamente trasferiti a terra, vennero assistiti con le scarse risorse che il lazzaretto presente sull’isola poteva offrire e dove tanti di loro passeranno a miglior vita non solo per le conseguenze delle malattie contratte a bordo ma anche per il freddo, gli stenti e la penuria di cibo.

Alla fine di ottobre, finalmente, effettuate le debite disinfestazioni previste e sbarcato un certo numero di passeggeri rimasti miracolosamente sani, il “Carlo R.” poté rientrare a Genova con ancora a bordo più di 400 emigranti delle regioni settentrionali. Prima di sbarcare, essi rivolsero una calorosa manifestazione di affetto e simpatia al dottor Buscaglione che con tanta abnegazione e coraggio li aveva assistiti e curati.

Ciononostante la vicenda, aldilà delle sue indubbie implicazioni umane ed emotive, ebbe anche uno strascico legale in quanto, a seguito di laboriosa istruttoria, nel giugno del 1899 il comandante Cremonini, il commissario Berlingieri e lo stesso dottor Buscaglione, quest’ultimo come atto dovuto, vennero rinviati a giudizio dal tribunale penale di Genova. Assieme a loro un capostiva e un infermiere ritenuti troppo zelanti, severi ed eccessivi nel modo in cui avevano mantenuto la disciplina a bordo nonché il Gavotti e i Raggio in quanto armatori e proprietari del piroscalo.

Il dibattimento fu piuttosto lungo anche perchè parecchi emigranti sopravvissuti si erano costituiti parte civile in quella che fu una delle prime cause collettive patrocinata dall’avvocato Altobelli del foro di Napoli. Alla fine i Raggio, il Buscaglione e il Berlingieri, difesi da un agguerrito team di avvocati di cui facevano parte nomi celebri del tribunale di Genova di allora quali il Fiamberti, l’Erizzo e il Caveri, saranno assolti con formula piena mentre per gli altri imputati la sentenza fu diversa: il Gavotti venne dichiarato civilmente

responsabile e tenuto ai risarcimenti verso le parti lese, il comandante Cremonini fu condannato a tre mesi di reclusione coi benefici di legge e analoghe pene ebbero, senza benefici, il capostiva e l'infermiere.

Quanto alla nave, dopo questo tragico viaggio venne distolta dal traffico di emigrazione e adibita al solo trasporto di merci col nome di “Raggio”. Passerà poi nel 1897 alla “Società Commerciale di Navigazione”, una nuova compagnia voluta dai Raggio stessi con l'apporto di altri armatori fra cui Mario Odero ed il marchese Paolo Spinola. Col nome di “Hercules” navigherà ancora per qualche anno trasportando per lo più carbone dal Nord Europa alle industrie italiane finché, nel primo decennio del nuovo secolo, verrà coinvolta nei tanti accorpamenti e fusioni che interesseranno le compagnie di navigazione nazionali in vista della costituzione dei grandi consorzi che saranno protagonisti dei traffici marittimi del Novecento. Sarà comunque il primo conflitto mondiale a segnare le sorti della “Commerciale”: ben tredici delle sue unità scompariranno vittime della guerra corsara, e fra queste la veterana “Hercules” già “Carlo R.”, silurata nel Mar Ligure il 23 maggio 1916. Una fra le tante unità minori che troveranno la fine in quei frangenti: altre sue consorelle più fortunate non verranno affondate ma, depennate dai registri navali, finiranno oscuramente i propri giorni in qualche cantiere di demolizione. Al pari loro, oggi la “Carlo R.” sarebbe probabilmente completamente dimenticata se non fosse stata protagonista della vicenda che abbiamo appena ricordato e che, pur nella sua tragicità, fa parte della storia della nostra marineria passeggeri ed è giusto che sia rievocata, nel pieno rispetto di coloro che la vissero sulla propria pelle e per un dovere di cronaca che non deve venire mai meno, nemmeno di fronte a episodi che forse avrebbero avuto esiti diversi se fossero stati gestiti in modo più accorto ma che, in tale prospettiva, sono forse serviti per fare sì che in seguito non si ripetessero i medesimi fatali errori.

Francesco Pittaluga Genova, 12 dicembre 2019
ingegnere aeronautico console Associazione “A Compagna”-Genova
storico aero-navale

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

Caro Direttore,

a proposito dell'articolo dell'ing. Pittaluga pubblicato nella seconda parte del DL News del 30 novembre u.s., ricordo che il mio prozio Giuseppe Parascandola di Procida, comandante del transatlantico Principessa Giovanna, in occasione del Natale 1929 distribuì a tutti i passeggeri una figurina sacra con gli auguri. La nave, in rotta dall'Italia verso l'Argentina, si trovava approssimativamente vicina all'equatore, tra Africa e Brasile. Il comandante Parascandola era figlio di un altro Giuseppe Parascandola, comandante di bastimenti a vela nella gloriosa epoca dei velieri procidani.

Anche mio padre, CLC Natale Scotto di Santillo, prima di comandare le navi dell'armatore Achille Lauro, fu primo ufficiale a bordo del Principe di Udine. Ancora auguri per tutto l'equipaggio DLNews e i suoi lettori.

Salvatore Scotto di Santillo

L'analisi di Tobia Costagliola

L'ECOLOGIA DEI SENTIMENTI

Le correnti di pensiero sull'ambiente mentre la terra non sta benino e si dà la colpa all'uomo

Abbiamo letto nelle 35 DLNews la “Difesa dai “Mal Concetti” sulla salvaguardia dell'ambiente emersa dall'intervista al prof. Ernesto Pedrocchi. Dalle lucide ed autorevoli considerazioni del professore, corredate dai risultati dei suoi studi, rilevazioni e statistiche che suonano inconfutabili, almeno per quelli come me che sono digiuni della materia, abbiamo tratto un respiro di sollievo per “l'assoluzione” degli esseri umani da ogni responsabilità per il “devastante” cambiamento climatico. “La vera sfida è, semmai, adattarci in un mondo che cambia radicalmente”.

Ma, nonostante l'assoluzione “urbe et orbi”, si può veramente affermare che il comportamento dell'uomo sia, nei confronti del prossimo e della natura, veramente “virtuoso”? Possiamo continuare a mantenere i nostri stili di vita crogiolandoci nell'idea che il mondo cambia naturalmente senza alcuna nostra responsabilità, tronfi della nostra “presunta “onnipotenza dovuta ai progressi della tecnologia ?

Secondo me, sarebbe necessario che gli “studiosi” di tutto il mondo intensificassero il confronto già esistente, in maniera più efficace, dialogando sulle singole rilevazioni e studi nelle varie aree del globo. Non si può negare che esistano organismi scientifici internazionali ma , troppo spesso si levano voci, anche numerose, che riferendosi ad una sola parte del globo per quanto limitata o estesa che sia , danno l'impressione di considerare tutto il mondo un paese, quasi come se fosse un effetto scontato della “globalizzazione” nella sua attuale più ampia accezione.

Ma dobbiamo o non dobbiamo preoccuparci?

Coloro che si preoccupano perché riescono a vedere oltre il proprio naso o perché stanno già vivendo delle incredibili esperienze di natura climatica, sanitaria o esistenziale o quant'altro, e che vedono le loro vite già sconvolte senza dover attendere il futuro, vengono ora segnate a dito da quei “benpensanti” che si meravigliano di essere appellati come “negazionisti”. Ebbene, allora io direi di smettere di dissertare sulle cause “antropiche” o “naturali” del riscaldamento globale. Tranquillizziamoci e viviamo sereni pensando seriamente che la “scienza”, liberi l'umanità da ogni colpa attribuendo alla natura ed ai suoi cicli “millenari” che ci sono sempre stati, ogni anomalia che, seppur sconvolgente, rientra nella ripetitività delle ere geologiche che hanno interessato il globo terraqueo fin dalle lontane sue origini. Qualche studioso (con influssi “archeologici”) afferma, con tanta “sufficienza”, che , in fondo, per capire cosa sta succedendo o è successo nella nostra era, lo si potrà sapere senza ombra di dubbio, fra due o tremila anni così come noi abbiamo potuto capire, a posteriori, ciò che è successo, nel periodo pliocenico o, magari nell'era cenozoica. Inutile, quindi, discutere e scervellarsi rischiando brutte figure.

Ma veramente conviene attendere e non fare nulla? Si sta già facendo ben poco, a parte il crescente grande fermento molto criticato. Per il resto, nonostante tante buone intenzioni, i potenti della terra sembrano paralizzati e aver perso il senso della realtà. Le percezioni dei rischi che si corrono sono influenzate, innanzitutto, dalle opinioni contrastanti degli esperti e dalla paura che si debba, prima o poi (quando potrebbe essere tardi) assumere delle decisioni contro quelli che erroneamente riteniamo siano gli interessi individuali,

sconvolgendo gli esistenti rapporti di potere, abbandonando i consolidati stili di vita, non più sostenibili e le nostre certezze. Sarebbe raccomandabile, nel frattempo, in vista di un probabile, anomalo innalzamento del livello del mare, che potrebbe verificarsi senza alcun segno premonitore o allarme degli scienziati, delocalizzare gli insediamenti umani in collina o sui monti e, nel frattempo, visto che la tecnologia ci viene sempre in aiuto, approfittiamo dell'aria condizionata per vincere gli effetti diretti del riscaldamento globale sulle persone ...Non faccio lo spiritoso. (Quando, la scorsa estate, con le DL News 26 e 30, abbiamo già affrontato questo argomento c'è stato più di qualcuno che, con un'alzata di spalle ha commentato : “va be’ .. significa che dovremmo incrementare l'uso dei condizionatori...che ci vuoi fare? ” Ma, già prima di allora, era stato rilevato un incremento della ricerca di abitazioni in zone montane dell'interno. C'era già qualcuno che aveva anticipato il prof. Pedrocchi).

E, poi, quand'anche questo globo venisse stravolto trasformandosi un “galattico immondezzaio”, quando i nostri figli o i nostri nipoti, si troveranno “con l'acqua , o con i rifiuti “ alla gola “ o non potranno più respirare, si potrà, sempre grazie alla scienza, emigrare, forse non tutti, verso la luna o verso qualche altro pianeta appositamente selezionato, lasciando definitivamente la terra che tutto sommato, con carte alla mano..., non si è mostrata poi troppo benevola con l'umanità (D'altronde, già Giacomo Leopardi, nell'800, definiva la natura ” matrigna e ria”...). La scienza, poi, ci permette di pensare anche che, nel caso di una infinita longevità dell'universo, l'uomo (che non cambia mai) sarebbe in grado, dopo aver “inzozzato” anche la luna , di passare, man mano, ad altre ”discariche” libere ed accoglienti... Che ne dite di Marte, Giove o addirittura un nuovo globo artificiale?...Ormai l'uomo è sempre più convinto di essere onnipotente e si comporta come tale, forte della sua stupidità.

Lasciamo studiare gli scienziati ed esaminiamo alcuni eventi più ricorrenti.

Quanto sopra scritto potrebbe essere definito il manifesto del famoso Bertoldo (ricordate Bertoldo, Bertoldino e Cacasenno di Giulio

Cesare Croce?) scarpa grossa e cervello fine, resuscitato in chiave moderna grazie ai *progressi della scienza*.

Ma procediamo, ora , in tono più serio e realistico e col dovuto rispetto per la scienza e per gli studiosi. Potrebbe essere fuorviante stare a discutere sulle cause del riscaldamento globale. Lasciamolo fare agli studiosi. A noi, comuni mortali, non resta altro che analizzare i fatti, anzi, elencarne alcuni, mantenendo i nervi saldi e confidando in Dio e non solo in noi stessi. Cominciamo dal riscaldamento globale. Esiste ? Sì esiste. Chi può dire che non esista ? Non c'è uniformità di vedute tra gli esperti per stabilirne le cause. Pedrocchi ne dà una "lucida" spiegazione così come la danno, in senso contrario, tanti altri eminenti scienziati già da noi citati (vedasi ad esempio le varie pubblicazioni di "Scientific American", ICS ecc.). Assodato quindi che il riscaldamento globale esiste, ci deve essere pure qualcosa che, a causa di questo incremento della temperatura, si debba sciogliere. Ed ecco la vertiginosa liquefazione dei ghiacci, dalle calotte polari ai ghiacciai montani di tutto il globo. E se i ghiacci si sciolgono è normale che, in diretta prosecuzione, il livello del mare vada pericolosamente aumentando. Ma c'è chi se ne accorge in maniera traumatica, come coloro che vivono in quelle isole del Pacifico che vanno scomparendo o come gli abitanti della costa Est del Nord America, dal Maine al Texas, che ormai, da anni assistono inermi o all'inesorabile avanzata del mare, e c'è chi, invece, crede che il problema non esista perché è distratto o non direttamente toccato o, perché "negazionista" convinto. Intanto, al COP25 di Madrid come in tutti i passati vertici sul clima, risuonano parole come "lotta, sopravvivenza, resilienza, rabbia" usate dai capi di stato delle isole del Pacifico e dei Caraibi che vi hanno partecipato. E' un caso? E' da rilevare che tutti i dati scientifici relativi al riscaldamento "globale" evidenziano che le variazioni delle temperature medie rispetto ai livelli "preindustriali" sono da considerare anomali rispetto alle variazioni registrate nelle ere geologiche più recenti (parliamo di migliaia di anni).

Venezia. Come salvarla?

Cosa dire di Venezia? Venezia è un caso a se stante e unico al mondo nel suo genere. Non credete che, proprio per questo motivo, Venezia avrebbe dovuto essere e, ancora, dovrebbe essere oggetto di una

sorveglianza particolare? Il prof. Sannino, nella precedente puntata delle DLNews, ha dato una ampia e dettagliata spiegazione sulla concomitanza della bassa pressione, il forte vento di scirocco e, soprattutto, delle “maree sigiziali”(che i miei coetanei ed io abbiamo conosciuto già a 13/14 anni). Ma la “scienza”, con i suoi rappresentanti, non dovrebbero essere in grado di prevedere date e tempi di questi fenomeni anche se o, soprattutto, sono di dimensioni eccezionali, coniugando le “tavole di marea” con gli eventi meteorologici ? Le tavole di marea si costruiscono anche con un anno di anticipo ... Un adeguato preavviso avrebbe potuto almeno ridurre gli effetti così devastanti...E, poi,...ci sembra di aver capito che il Mose, anche se incompleto, poteva essere attivato parzialmente e si è saputo, a posteriori, che non si sapeva chi doveva dare l’ordine... anche dopo la prima “acqua granda”...Cose da pazzi!

E’ patetico disperarsi oggi, dopo quanto è accaduto e che potrebbe ancora accadere. A Venezia, forse, a differenza di quei siti del globo che vanno sommergendosi gradualmente, non c’era bisogno che arrivasse “l’acqua granda” per creare allarmi e paure. Venezia meritava molta più attenzione, già molto tempo prima e in tempi non sospetti. Un’attenzione volta alla preservazione di tutto il suo sistema terraqueo già definito “bosco capovolto” (che evidentemente non dice niente a nessuno. Vedasi 19 DL NEWS 2018) e del suo delicato equilibrio legato ai suoi secolari e geniali criteri di costruzione. Criteri che, tuttora, noi dimostriamo di non aver capito, visto che ancora ci vantiamo dei canali scavati in epoca moderna, del transito “sacrilego” delle grandi navi che sono l’espressione più lampante della stupidità umana che ancora viene profusa , a più livelli, tra lo sconcerto e l’incredulità delle persone “normali” di tutto il mondo.

Pensare al futuro con uno sguardo al passato e a chi è più avanti di noi Quale grado di intelligenza ci vuole per comprendere, finalmente, che Venezia, per poter essere salvata, dovrà essere intelligentemente isolata da quel mare che le ha dato la vita e che ora rischia di distruggerla ? Ancora si progettano escavi scriteriati e pericolosi, nonostante quelli già fatti in epoca moderna e post moderna, invece di ridimensionare drasticamente le sue vie d’accesso al mare, alcune delle quali devono essere interrato, prima che sia troppo tardi. Eppure, quante voci si sono levate negli anni (incluse le DLNews e,

ora, anche il prof. Sannino) per suggerire di guardare all'Olanda, alle sue dighe ed alle sue chiuse che consentono ad una larga parte del suo territorio di vivere sotto il livello del mare ? Se vogliamo salvare Venezia, bisogna rimboccarsi le maniche, chiedere il contributo intellettuale e materiale di tutto il mondo civile per cingere "tutta" la laguna con un'unica grande diga. Ripeto : guardiamo all'Olanda! Qualcuno potrebbe dire che abbiamo o, meglio, che avremo il Mose. Ma, ammesso e non concesso che funzionasse, siamo sicuri che non verrebbe sommerso da quella stessa alta marea che gli olandesi già temono e per cui stanno già, da anni, costruendo nuove dighe che potranno raggiungere anche 9 metri di altezza? Noi possiamo andarcene in montagna ma, Venezia credo proprio no...
E la deforestazione ? Si può veramente affermare che il rimboschimento di alcune zone, anche se estese, possa compensare le immense foreste che vengono annualmente distrutte ? Dall'Australia alla California, dalla Siberia all'Amazzonia, è tutto un rogo dalle dimensioni inverosimili. Bisognerebbe osservare dall'alto questa nostra povera crosta terrestre quanto sia martoriata e stravolta. Ma c'è chi ha già avuto l'idea di mostrare "ai terrestri" cosa sta accadendo ed in quali condizioni versa il mondo in cui viviamo. Propongo di leggere quanto segue. E' un po' lungo ma molto interessante ed istruttivo.

Antropocene - L'epoca umana

Documentario di Edward Burtynsky, Jennifer Baichwal, Nicholas de Pencier Distribuito da Fondazione Stensen e Valmyn, Canada, 2018, durata 87 minuti.

Recensione di Alessandro Cattini (da Aggiornamenti Sociali novembre 2019)

« "Antropocene" è un termine usato per indicare una (ancora ipotetica) epoca geologica che sarebbe da poco iniziata a causa del poderoso impatto delle attività umane sul nostro pianeta. Questo concetto, apparso per la prima volta negli anni '70 ma venuto alla ribalta nel 2000, grazie al libro Benvenuti nell'Antropocene del premio Nobel per la chimica Paul Crutzen, è oggetto di studio dal 2009 da parte del Gruppo di lavoro sull'Antropocene (AWG), un team

di trentasette scienziati facenti parte della Commissione internazionale di stratigrafia (ICS).

Il loro compito è cercare prove del fatto che l'estrazione mineraria, l'industrializzazione, l'urbanizzazione, l'agricoltura e le altre attività umane, avendo causato negli ultimi due secoli profonde perturbazioni nei cicli del carbonio, dell'azoto e del fosforo, stiano trasformando la struttura stessa della crosta terrestre e abbiano dato inizio a una nuova epoca geologica.

I registi e fotografi Burtynsky, Baichwal e de Pencier, affascinati dal lavoro di questa commissione di scienziati e ormai abituati a lavorare insieme per documentare gli effetti dell'azione umana sulla natura (Manufactured Landscapes, 2006; Watermark, 2013), hanno raccontato di essersi ritrovati nel 2014 e di essersi chiesti in che modo fosse possibile «far diventare “Antropocene” una parola di uso quotidiano» (Anthropocene, Goose Lane Editions, Fredricton [CAN] 2019, p. 13). A distanza di quattro anni da questa prima conversazione è nato un progetto a dir poco monumentale, sostenuto da una collaborazione tra la Art Gallery of Ontario, la National Gallery of Canada e la Fondazione MAST di Bologna.

Sono stati realizzati una mostra fotografica, un documentario e ben due pubblicazioni per raccontare la potenza dell'impatto della società globalizzata sulla natura. La filosofia che sta dietro al progetto è chiara: gli artisti vogliono che lo spettatore partecipi attivamente all'indagine sull'Antropocene; che si senta coinvolto dalla forza delle immagini almeno tanto quanto la società umana lo è nella trasformazione del pianeta; che si interroghi sul significato di quello che vede, esplorando in modo interattivo ogni angolo della mostra (ospitata al MAST di Bologna fino al 5 gennaio 2020 e visitabile gratuitamente).

Muniti di droni e di strumenti di ripresa di ultima generazione, i tre artisti si spingono in alcuni dei luoghi più contraddittori della Terra. Fra questi l'immensa discarica di Dandora a Nairobi (Kenya), che conta 2mila nuove tonnellate di rifiuti ogni giorno; la bidonville di Makoko a Lagos (Nigeria), costantemente soggetta a inondazioni; il deserto di Atacama in Cile, con le sue colorate piscine per l'estrazione del litio; le miniere di fosfato della Florida e quelle di potassio di Berezniki (Russia), che hanno reso il paesaggio naturale irricognoscibile; la città più inquinata della Russia, Norilsk, con il suo

festival della metallurgia; le imponenti miniere di marmo a cielo aperto di Carrara e molte altre località.

La bellezza e la nitidezza delle immagini, frutto dell'utilizzo di una tecnologia che è (consapevolmente) il prodotto stesso dell'Antropocene, contrastano con la brutalità e la violenza che vediamo esercitare da parte delle macchine, sinistre protagoniste del documentario, sulla terra, sulle foreste, sui mari e sulle specie viventi. Alcune parole dal suono duro e a volte poco familiare introducono, come se fossero i capitoli di un libro, le diverse arie di questa sinfonia di immagini: estrazione, terraformazione, antrotubazione, estinzione, tecnofossili... La voce pacata e decisa di Alicia Vikander narra il significato di questi nuovi fenomeni antropogenici che sembrano trascendere il senso che siamo soliti attribuire alla coppia concettuale causa-effetto. Si tratta infatti di azioni che mutano così profondamente la conformazione del sottosuolo, dell'atmosfera e dei rapporti fra i viventi, che dal punto di vista ecologico ogni effetto si trasforma nella causa scatenante di mille altri imprevedibili eventi naturali e sociali, i quali si influenzano e si intrecciano a vicenda in un ciclo senza fine. Così, la scala con la quale valutare le ripercussioni della società globalizzata sul pianeta pare all'improvviso espandersi al di là della nostra immaginazione, assumendo proporzioni, appunto, geologiche. Le materie plastiche, le scorie radioattive, il cemento e le leghe metalliche che riversiamo ogni giorno a tonnellate sulla superficie terrestre si sedimentano dando vita a un nuovo strato della crosta terrestre, che per millenni porterà l'impronta dell'uomo. Proprio noi, una fra le tante specie viventi – sembrano voler dirci Burtynsky, Baichwal e de Pencier – siamo diventati una forza al pari dei movimenti tellurici e delle grandi glaciazioni del passato. Forse, abbiamo dato inizio a una nuova epoca.

Questa narrazione è, senza dubbio, epica e affascinante; non bisogna però dimenticare che sono ancora molti quelli che criticano con importanti argomenti il concetto stesso di Antropocene.

Alcuni studiosi affermano infatti che, in confronto all'eccezionale durata dei tempi geologici, cui ci si riferisce solitamente con l'espressione inglese deep time (tempo profondo, perché contempla unità di misura che possono essere anche dell'ordine di decine di milioni di anni), il passaggio dell'uomo sulla Terra e le sue

conseguenze potrebbero apparire comunque a eventuali geologi del futuro come una breve parentesi tra un'epoca e un'altra.

Altri sostengono che dare a un'epoca geologica il proprio nome costituisca un non trascurabile atto di hybris, data la brevità della permanenza umana sulla Terra in confronto all'età del pianeta, e non faccia altro che riaffermare l'antropocentrismo arrogante che ne ha causato la devastazione.

Tuttavia, nonostante le critiche, non si può più negare che dal punto di vista scientifico l'accelerazione dei mutamenti che interessano tanto il clima quanto la biodiversità o la crosta terrestre siano anche e soprattutto frutto della pressione antropica. È come se gli esseri umani avessero tolto i freni a un'automobile che percorre un pendio in discesa, la quale senza il nostro intervento non avrebbe variato la sua velocità ancora per molte migliaia di anni, mentre oggi sembra impazzita.

Se prendiamo come punto di riferimento anche solo il periodo geologico più recente, l'Olocene, iniziato circa undicimila anni fa e dentro il quale noi ancora viviamo, è evidente che gli ultimi due secoli rappresentano qualcosa di radicalmente inedito rispetto a quelli passati. L'esperienza che noi stessi facciamo del mondo non è più quella delle comunità umane di un tempo. Le molteplici mediazioni tecnologiche che utilizziamo quotidianamente ci danno la percezione di essere alienati dalla natura.

Come mostra il film, rischiamo di ammirare la bellezza delicata di un'opera d'arte quale il David di Michelangelo senza ricordare che centinaia di macchine hanno letteralmente sventrato una montagna e lottato contro enormi blocchi di marmo, devastando chilometri di paesaggio, per rendere quella bellezza fruibile in infinite copie prodotte in serie.

Rimaniamo a bocca aperta di fronte alla strepitosa immagine di una barca che naviga in un'enorme lago giallo e azzurro, al centro del deserto di Atacama, per poi scoprire che questo sogno a occhi aperti non è altro che la routinaria procedura necessaria a estrarre dal sottosuolo il litio che serve per le batterie dei nostri smartphone.

Compriamo piccoli souvenir di avorio rimanendo ignari della quantità di elefanti che sono stati abbattuti per rubare loro questo prezioso materiale. O per converso (come dimostra argutamente il documentario in una delle sue sequenze più raffinate) ci indigniamo

nel vedere alcuni intagliatori di avorio all'opera su lunghe zanne, per poi accorgerci che esse non provengono affatto dagli elefanti, ma da decisamente più sostenibili carcasse di mammut estinti dopo l'ultima glaciazione e ancora conservati a nord del circolo polare artico.

I tre artisti ci mostrano così che nel bene e nel male non tutto è ciò che sembra, e che dovremmo riscoprire l'abitudine del domandare.

Antropocene ci racconta attraverso un'estetica quasi astrattista, un brillante gioco di allusioni e una buona dose di spettacolarità la novità di un'epoca in cui gli scopi, i mezzi e gli esiti delle nostre azioni hanno ormai il potere di plasmare il futuro prossimo non solo dell'umanità, ma dell'intero ecosistema Terra. Messa di fronte a fotografie stranianti e talora incomprensibili di ciò che tuttavia sappiamo essere il fondamento del nostro stile di vita e della nostra società, come spettatori siamo chiamati a interrogarci di volta in volta su quale sia il significato di ciò che vediamo sullo schermo. E su che cosa ci disturbi di più.

Da un lato c'è la violenza paurosa del fuoco con cui si apre il film, che in Kenya nel 2016 ha consumato la più grande e preziosa quantità di avorio mai bruciata, per protestare pubblicamente contro l'estinzione di massa della vita selvaggia causata dai bracconieri. Dall'altro c'è la calma rassegnazione delle operaie delle fucine di Norilsk e dei minatori di potassio, i quali sono privati della vista del colore del cielo a causa dell'inquinamento, ma si dicono comunque soddisfatti di fare la propria parte per "far girare" l'economia e dare lustro al nome del proprio Paese.

Oppure, c'è l'allegria di Shakur, rapper di strada, il quale improvvisa una canzone davanti alla telecamera e poi "si firma", orgoglioso: «io sono Shakur dalla discarica di Dandora». E noi, pur sapendo che si tratta di un quartiere di Nairobi e che sarebbe quindi più corretto dire: «Sono Shakur da Nairobi», non riusciamo a non pensare che quello che Shakur intende è che quella discarica è proprio il luogo dove lui vive, lavora, dorme e canta .» (cfr. Aggiornamenti Sociali Nov. 2019 Fondazione culturale San Fedele Milano).

Domanda senza risposte

Una domanda sorge spontanea. Sarà mai in grado l'umanità, con tutte le sue contraddizioni, le sue contrapposizioni e le sue variegate "visioni" geopolitiche, di superare i contrasti di interessi ed affrontare

in modalità univoca ed efficace almeno i problemi sopra descritti ? Si riuscirà mai ad individuare politiche ed azioni nel supremo interesse di tutta l'umanità? Chi è in grado di rispondere?. Intanto...quasi per scrollarci di dosso questo disagio ..afferriamo di riporre le nostre speranze sulle nuove generazioni...Furbi o stupidi ?Nel frattempo cosa facciamo ? Attendiamo eventi catastrofici prima di maturare la consapevolezza della grave crisi ecologica ? Una crisi che, purtroppo, più che accelerare delle soluzioni, evidenzia, sempre più, i limiti assurdi del “pensiero globale” che, oggi più che mai, ancora tende a privilegiare l'interesse particolare non solo degli individui ma anche delle singole nazioni.

Tobia Costagliola _____ **Ravenna,10.12.2019**

Nei prossimi numeri amplieremo ulteriormente le tesi dell' Antropocene, ricordando che già quarant'anni fa il grande fisico prof. Enrico Medi (1911-1974) denunciava nei suoi vibranti discorsi la fragilità della crosta terrestre e le conseguenze... sulla natura e quindi sulla vita umana . Quello che per noi non sta bene è l'ideologizzazione del fenomeno “degrado ambiente “. Dietro questa divisione di pensiero si celano bugie e interessi, oltre che verità inoppugnabili. La scienza deve essere messa in condizioni di aiutare l'uomo e non al contrario diventare un alibi per fare propaganda alle diverse opinioni. (DL)

ALTRE PUBBLICAZIONI SUL TAVOLINO

Rapporto sull'economia del mare

"Cinquant'anni di economia marittima In Italia: evoluzione e prospettive tra il XX e XXI secolo"

Roma - Cnel, 12 dicembre 2019 _____ **Www.federazioedelmar.it**

Luci e ombre del mercato del lavoro nel XXI Rapporto CNEl: la situazione drammatica del mercato del lavoro ha radici strutturali perché riflette la debolezza di un'economia che è stagnante da anni. Disoccupazione giovanile, disuguaglianze territoriali e bassa

occupazione femminile restano le criticità maggiori. Se da un lato il tasso di occupazione ha superato i livelli pre-crisi e raggiunto il livello più alto della storia recente del mercato del lavoro italiano (59,4%), pur rimanendo il più basso in Europa e molto al di sotto della media UE (69% esclusa la Grecia), Lo scenario che emerge dal XXI Rapporto su “Mercato del lavoro e contrattazione collettiva” del CNEL, presentato l’11 dicembre alla presenza di Nunzia Catalfo, Ministro del Lavoro, mette in luce la fragilità del capitale umano del Paese: la nostra forza lavoro non è più competitiva rispetto alle stesse categorie di altri Paesi. Un fenomeno composito che scaturisce da diversi fattori tra cui i bassi livelli di istruzione terziaria rispetto alla media OCSE; le prospettive di occupazione per i laureati tra i 25 ed i 35 anni, inferiori a quelle dei diplomati dei corsi di studio professionali di istruzione secondaria superiore; la persistenza di fenomeni come i Neet (che secondo Eurostat 2018 raggiungono in Italia il 28,9%, quasi il doppio rispetto alla media europea); l’elevato numero dei low skilled (circa 11 milioni per il 52% uomini, concentrati nelle fasce d’età più avanzata). “Il quadro che risulta dal Rapporto sul mercato del lavoro di quest’anno presenta più ombre che luci. - ha commentato Tiziano Treu, presidente del CNEL - Nonostante un leggero aumento dell’occupazione, l’intensità, misurata sulle ore lavorate, resta inferiore a quella del periodo precedente lo scoppio della crisi economica”. “Questa situazione del mercato del lavoro non è contingente, ha radici strutturali, perché riflette la debolezza di un’economia che è stagnante da anni. Un’Italia ferma da oltre vent’anni su un sentiero di crescita che oscilla intorno allo 0.2% annuo e su un tasso di partecipazione al lavoro sempre inferiore a quella dei principali Paesi sviluppati non può competere nel mondo di oggi e non può dare prospettive alle generazioni future. Come ha più volte ricordato il CNEL, è necessario affrontare il problema nelle sue cause con un deciso cambio di rotta.

Serve una elaborazione strategica che duri negli anni e che venga perseguita con determinazione e con costante monitoraggio. Nel sito www.cnel.it sono disponibili il XXI Rapporto sul Mercato del lavoro e la contrattazione collettiva, la sintesi del Rapporto e l'introduzione del Presidente del CNEL e l'intervento del Ministro del Lavoro Catalfo.

I FARI DEL MONDO

Sabato 21 dicembre verrà presentato al Civico Museo Marinaro di Camogli (diretto dal comandante Bruno Sacella) alle ore 15.30 il libro I Fari del Mondo di Annamaria "Lilla" Mariotti, ed. Magenes. Con l'autorevole prefazione del comandante (CF) Stefano Gilli, comandante Zona Fari Alto Tirreno fondatore insieme all'autrice dell'Associazione culturale il mondo del fari, possiamo carpire l'atmosfera delle sentinelle della notte, della loro utilizzazione in Italia e sulla terra, la loro evoluzione attraverso i secoli.

IL PORTO DI GENOVA TRA IL 1960 E IL 1970

Omaggio del Propeller Club di Genova, il volume " Il porto di Genova tra il 1960 e il 1970 nella fotografie di Ferdinando Magri stampato nel mese di luglio 2019. presentato al Galata Museum in una mostra a cura di AdAC, Archivio di Arte Contemporanea dell'Università degli Studi di Genova . Un romanzo fotografico del porto di Genova con una cospicua introduzione storica e critica di Matteo Valentini e Andrea Daffra e il contributo scientifico di numerosi esperti.

La fotografia spiegata per chi non conosce e non sa nulla delle attività umane nel porto.

NERVI, UN TUFFO NEL PASSATO, MA UN FUTURO NERISSIMO

A cura del Gruppo di Conversazione, cui ha dato un forte contributo Marcella Rossi Patrone, della civica Biblioteca Virgilio Brocchi di Nervi diretta da Rita Porro, novembre 2019, è uscito il volume intitolato Nervi un tuffo nel passato. Ci hanno lavorato tre anni, uno per questo libro, tra gli altri Carlo Arata, Franca Franchi, grande storica del borgo, Pietro Riso, Renato della Casa.

L'evento è stato patrocinato dal Municipio Levante e promosso dalla Confraternita San Nicolò da Bari di Genova S. Ilario e naturalmente la Biblioteca Brocchi. Nella presentazione del volume piacevolmente

esaustivo con decine di fotografie e testi sono intervenuti oltre a Carleo presidente Municipio anche Franco Bampi e un folto pubblico, segno che la storia e la memoria sono esiziali per costruire una nuova struttura fisica e morale di questa delegazione genovese che ha bisogno di un rilancio sociale per chi ci abita veramente. Il ricavato del libro non in vendita è devoluto alla Fondazione Gerolamo Gaslini.

Ma il futuro si annuncia nerissimo, come denuncia Italia Nostra e Lega Ambiente, se , nell'area Campostano l'unica zona verde ancora esistente a monte dei Parchi storici di Nervi in pieno centro cittadino in spregio al paesaggio e al rischio idrogeologico, verrà costruito un supermercato, parcheggi e una piscina di 33 metri. Nessun referendum tra i cittadini, la maggior parte ignari di questi progetti. Epoi ... , ci ritorneremo sperando che il nostro sia solo un... incubo (DL).

ERGA UNA CASA EDITRICE SEMPRE SULLA...NOTIZIA

ERGA edizioni , www.erga.it è una casa editrice di multiformi interessi culturali , libri sorprendenti a volte, riguardano il passato ma anche il presente, come LEONARDO Da VINCI tra Genova e l'Oriente a cura di Cesare Masi , o I recan ti della memoria di Nino Durante , giochi, storia, curiosità per i bambini di oggi. ERGA ha festeggiato nella sua sede sulle alture di Genova amici e autori,,segno di una vivacità e un affetto per la cultura.

Tra i libri recenti PROFUGHI D'ITALIA di Petra Di Laghi , 260 pagine, con fotografie e documentazioni varie

PROFUGHI D'ITALIA, , 1943-1955 è una sorpresa per questo libro eccellente nella bibliografia vasta del settore; Petra di Laghi, nata a Genova , 27 anni, laureata in Scienze storiche a Torino,, ha discusso la sua tesi magistrale intitolata L'esodo giuliano-dalmata tra emergenza e accoglienza, il caso di Genova. Petra si è specializzata in comunicazione storica e archivistica, ma il suo libro frutto di una minuziosa ricerca, prefato da Giuseppe de Vergottini e Silvio Ferrari dovremmo leggerlo tutti e tenere sott'occhio. Il testo ci rivela un percorso geografico storico di una terra di confine tra diverse etnie , umanità e genti e che come un vulcano la guerra ha smosso

capovolgendo identità, costringendo centinaia di migliaia di persone a un drammatico esodo, veri profughi o esuli in Italia.

Come e dove furono accolti, è un *romanzo* scritto da Petra, che focalizza il dramma di questa gente, la fuga dalle vessazioni jugoslave, da sempre pronti a mettere le mani sulla costa e le terre italiane. Io che leggo regolarmente Lussimpiccolo, rivista stupenda della comunità lussignana e la rivista Fiume, di studi fiumani edita dalla Società di Studi Fiumani, sono rimasto sorpreso che una ragazza così giovane *spuntasse fuori dalla "storia" dei nostri giorni. Si perché non abbiamo mai dimenticato, forse è questa la risposta per capire il significato di Storia e di uomini.*

NEWS dal Propeller Club di Genova,

Elezioni: Giorgia Boi confermata alla presidenza, Gian Enzo Duci vice presidente, Bruno Dionisi, tesoriere, Marina Tevini, segretario.

Si è svolta presso l'usuale cornice del Ristorante "Al settimo Cielo" del Grand Hotel Savoia, la serata del Propeller Club di Genova. È stata l'occasione per ritrovare i numerosi soci, chiamati ad eleggere i membri del nuovo Consiglio Direttivo per gli anni 2019-2022, e partecipanti in prossimità delle feste natalizie.

L'evento è stato arricchito dalla presenza del Presidente nazionale dei 24 club, Avv. Umberto Masucci, che in occasione della consegna della 1a targa "Mariano Maresca", gentilmente omaggiata dal Presidente del Propeller Club di Genova, Avv. Giorgia Boi al Sindaco Marco Bucci per tutta la sua instancabile attività di promozione per la città e anche per il Cluster marittimo, proprio come fece allora Mariano Maresca a favore della diffusione della cultura del mare. Il motto non può che essere "AVANTI TUTTA", come inciso sulla targa stessa, e che deve rappresentare lo spirito con cui affrontare le ultime avversità, che hanno colpito il capoluogo ligure. A ricordare il padre, per anni vero "deus ex machina" di tutta l'attività dell'International Propeller Club, ci ha pensato, inoltre, la presenza della figlia Roberta,

che ha potuto toccare con mano quanto egli fosse stimato da tutti gli operatori del settore.

Di seguito, nel suo tradizionale programma si è svolto un'interessante relazione del Dott. Gabriele Consiglieri, di DYT Yacht Transport, società del Gruppo Spliethoff, sul tema "Trasporto di Yachts a mezzo di navi autoaffondanti". La problematica del trasporto di yachts, ma soprattutto di mega yachts, può essere affrontato grazie a questo sistema; è un lavoro di equipe e per professionisti, ma che permette di imbarcare le unità su questa speciale tipologia di nave, evitando i pericoli di un rizzaggio e stivaggio a "secco". L'utilizzo è particolarmente richiesto nel periodo dei Boat Show, per portare gli yachts nelle più importanti esposizioni dal Mediterraneo alle zone Caraibiche.

RINA CHRISTMAS PARTY AL TEATRO CARLO FELICE

Tempo di auguri e di bilanci, e del tradizionale Christmas party del RINA, che ormai da anni si svolge nel capoluogo genovese, dove il Registro Navale Italiano venne fondato nel 1861.

Come ricordato dal Sindaco di Genova, Marco Bucci, che ha preso la parola, assieme al Cardinale Angelo Bagnasco, anche se il RINA è da considerarsi a tutti gli effetti "internazionale", per tutta la sua attività e sedi sparse per il mondo, è pur sempre un'azienda genovese e pertanto un lustro per tutta la città. Alla presenza dei maggiori esponenti dello shipping locale, e non solo, l'Amministratore Delegato, Ugo Salerno, ha voluto sottolineare come dopo il biennio 2017 e 2018, nel 2019 il suo gruppo sia tornato a crescere, e dovrebbe così raggiungere i 500 milioni di euro di ricavi, in attesa prevista quotazione in Borsa.

La serata è stata arricchita, come di consueto, da uno spettacolo, che quest'anno ha visto la rappresentazione del quadro primo e secondo di due atti della Bohème, di Giacomo Puccini, di scena in questi giorni presso il Teatro dell'Opera "Carlo Felice", con le scenografie Francesco Musante. Un vero e proprio assaggio, per i numerosi partecipanti alla serata.

Lorenzo Carovino

.....

Una lectio magistralis

LE NAVIGAZIONI DI BOLINA DEL PROFESSOR SILVESTRO SANNINO

LA BUSSOLA MAGNETICA GUIDA DEI NAVIGANTI E METAFORA DI GUIDA ALLA VITA, ALL'ESISTENZA UMANA

LA LEGGENDA DI FLAVIO GIOIA

La bussola magnetica è uno degli strumenti più antichi e più diffusi nella vita civile. Essa non è solo la guida principe di chi va per mare (o per aria, o sotterra), di chi naviga, in dotazione di milioni di natanti e di altri mezzi mobili, ma, per la sua natura semplice e affidabile e per la sua storia affascinante ed in parte misteriosa, è stata sempre, e lo è ancora, una formidabile, efficace metafora del cammino dell'uomo, dell'esistenza umana. Il tema della sua origine, della sua invenzione, rimane ancora fonte di discussioni anche se le leggende e l'aneddotica ad essa associate sono state spogliate dalla gran parte dei misteri e delle ipotesi fiorite nel corso di svariati secoli.

Una tradizione risalente al “fantasioso” storico napoletano Scipione Mazzella (1601) vuole che essa sia stata “inventata” (assieme alla “carta da navigare”) da Flavio Gioia, in Amalfi, nel 1302. Ancora oggi esiste in Amalfi una statua dedicata a Flavio Gioia, eretta nei primi anni del '900. Domenica primo dicembre scorso, l'ottimo e simpatico linguista Francesco Sabatini, nella sua seguita ed apprezzata rubrica televisiva sul significato delle parole e sul parlare corretto, discorrendo, con qualche palese difficoltà, sull'origine dei nomi dei venti usati nel basso medio evo, faceva un preciso riferimento all'invenzione della bussola da parte di Flavio Gioia. Permane quindi, anche tra le persone ben istruite, erudite, la convinzione di un Flavio Gioia inventore della bussola, laddove si tratta di una leggenda nata da un equivoco sul quale penso sia il caso di spendere qualche parola. A cavallo tra l'800 ed il '900 il padre barnabita Timoteo Bertelli diede notevoli contributi alla storia della navigazione ed in particolare a quella medievale. Egli fece un'accurata ricerca negli archivi della

costiera amalfitana e scoprì che non era mai esistito un uomo di nome Flavio Gioia inventore della bussola. Peraltro sia la bussola sia la carta da navigare esistevano già da oltre un secolo ed egli fornì quindi una spiegazione dell'equivoco in base alla documentazione disponibile. Il Bertelli fece notare che lo storico forlivese Flavio Biondo, molto citato anche da Machiavelli, intorno al 1450 nella sua "Italia Illustrata", scritta in latino, attestava una nota tradizione che attribuiva agli Amalfitani l'introduzione del magnete in navigazione ("Sed fama est qua Amalphitanos audivimus gloriari, magnetis usum, cuius adminiculo navigantes ad Arcton diriguntur, Amalphi fuisse inventum: quid quid vero habeat in ea re veritas, certum est id navigandi auxilium priscis omnino fuisse incognito").

Gli scrittori successivi, nel riportare il passo del Biondo con lievi varianti di forma e di punteggiatura, crearono un equivoco. Nel 1511 G. Pio scrisse "Amalphi in Campania veteri magnetis usus inventus, a Flavio traditur": invece di intendere l'invenzione (della bussola) come tramandata da Flavio (Biondo) spostarono la virgola dopo Flavio e la lessero fatta da Flavio ed il Mazzella aggiunse quindi il cognome Gioia ed il resto. Un po' come la virgola nel detto della Sibilla cumana (n.d.r).

La versione di Scipione Mazzella venne in seguito accettata o almeno non contestata. Intorno al 1870 Arthur Breusing, direttore della Scuola Nautica di Bremen ed autorevole storico della nautica, espresse l'opinione che si potesse intendere come invenzione della bussola a "rosa mobile". Ma tale ipotesi non regge per una serie di altri motivi. Ci si chiede perché riferirsi al Mazzella e non alla fonte principe, cioè a Flavio Biondo. E qui forse è il caso di richiamare il sapiente precetto latino: "Melius est aurire fontes quam consectari rivulos" (Meglio cercare le fonti che seguire i rivoli). Peraltro esistevano altri riferimenti notevoli, a maggior gloria degli Amalfitani. Il primo è insito nei fatti testimoniati dalle attività nautiche di Amalfi fin dall'VIII secolo. Guglielmo di Puglia nel terzo libro del suo poema "Gesta Roberti Guiscardi", scritto alla fine del XI secolo, tesse gli elogi di Amalfi rispetto ad altre città ed in tema di navigazione afferma che essi erano periti nel seguire le rotte con riferimenti celesti e terrestri "Nauta maris coelique vias aperire peritus". Tale perizia si basava sull'impiego della "rosa dei venti" aggiornata rispetto a quelle antiche e non è da escludere l'impiego dell'ago magnetico per indicare il nord

anche con cielo coperto. Ipotesi plausibile perché negli ambienti della mercatura araba congegni di quel tipo erano realizzabili per la mentalità concreta di quella civiltà. E l'impiego dell'ago calamitato da parte degli amalfitani nel IX secolo troverebbe riscontro in una poesia araba di un certo Ibn Idar dell'anno 854 segnalata dall'arabista Juan Vernet. La tradizione che Amalfi sia stata la prima a dare ai naviganti l'uso dell'ago magnetico si conferma, a fortiori, in un verso attribuito al poeta Antonio Beccadelli detto il Panormita (1394.1471): "Prima dedit nautis usum magnetis Amalphis". Il verso del Panormita appare ben calibrato per la forma, per la sostanza e per l'epoca in cui fu scritto.

La lunga marcia della bussola magnetica tra Cristianità e Cina

La bussola magnetica "sente" il magnetismo terrestre e si orienta con gli aghi al nord magnetico. Magnete è il nome del pastore della Lidia che, secondo la leggenda trasmessa dal medico-poeta Licandro, si accorse che una pietra speciale veniva attratta dai chiodi dei suoi sandali. Il fenomeno del magnetismo era dunque noto nell'antichità: ne parlano il poeta romano epicureo Tito Lucrezio Caro nel "De Rerum Natura", Sant'Agostino nel "De Civitate Dei"ove descrive un interessante esperimento del conte di Africa Batanario; ma in nessun autore, fino a tutto l'alto medioevo, si fa cenno della proprietà direttiva dell'ago magnetico. Nella Cristianità il monaco agostiniano Alexander Neckam (1257-1217) è il primo a parlare di impiego dell'ago magnetico nel 1187. Il Neckam, Professore a Parigi, nella summa "De Utensilibus" descrive un ago imperniato (acum suppositum) e lo presenta come cosa di normale uso tra i marinai quando non vedono la Cinosura (Polare) in condizioni di aria turbata. In un'altra opera, "De Naturis Rerum" indica quando e come esso si impiega: a) in condizioni di cielo coperto; b) l'ago viene eccitato con la pietra magnete e si orienta dopo che questa sia allontanata.

Dopo Neckam i riferimenti all'ago sono numerosi.

Nel 1205 il menestrello provenzale Legrand D'Aussy, noto col nome di Guyot de Provins, compone una versione satirica della Bibbia nella quale si rammarica che il Papa non sia per la Cristianità quello che la Stella Tramontana è per i naviganti: il riferimento sicuro, fermo, che non si muove, al contrario delle altre stelle. Quando invece il mare si

fa scuro ed il cielo risulta coperto è l'ago, per la virtù del magnete, che si dirige alla stella tramontana ed il navigante ne scruta la direzione con l'aiuto di una lucerna. Già nel 1204 Jacques de Vitry, nominato vescovo di Tolomaica, si recava in Palestina e lì notava che la pietra magnete o adamas, reperibile in India, veniva adoperata per eccitare un ago di ferro sospeso, il quale dopo si dirigeva alla stella settentrionale. L'ago, conclude il vescovo, risulta necessario ai naviganti.

Sotto il regno di San Luigi i francesi usavano nella pratica comune l'ago galleggiante; Vincent de Beauvais, verso il 1250, precisa che l'ago veniva conficcato in una "festuca", unita con un'altra a croce, e messo in un vaso colmo di acqua. La festuca è un tubicino di paglia ed aveva la funzione di far galleggiare l'ago; in latino essa si rende con "calamus" da cui, forse, il nome italiano di "calamita", che si trova in Pier delle Vigne ed in altri poeti del XIII secolo (Il termine "bossolo"=scatola di legno si ritrova in Goro Dati agli inizi del XV secolo). Anche Brunetto Latini, maestro di Dante, riferisce dell'ago direttivo a lui mostrato da Ruggero Bacone. E Dante fa tesoro di ciò quando dice: "Del cor de l'una de le luci nove//si mosse voce che l'ago ad la stella//parer mi fece et volger al suo dove" (Paradiso, XII, 28-30).

LA BUSSOLA CINESE

Agli inizi del XIX secolo si riteneva che i Cinesi avessero avuto la bussola dall'Europa, tramite Marco Polo. Ma nel 1834 l'orientalista Jules von Klaproth, nella sua celebre "Lettre a M. le Baron de Humboldt sur l'invention de la boussole", una lettera di oltre 130 pagine, soffiata di vasta erudizione, traccia le linee della storia della bussola, compresa quella cinese, in modo documentato ed esauriente, evidenziando la più remota origine della conoscenza della proprietà direttiva dell'ago in Cina, con una scansione di eventi precisi e significativi. Ulteriori contributi furono dati da E. Biot (1844), Friedrich Hirth (1908), Leonard De Suassure, fratello del famoso linguista Ferdinand, ufficiale di marina ed appassionato sinologo(1923), M. Hashimoto (1926). Nel 1954, con un lungo e calibrato articolo sulla rivista di George Sarton di storia della scienza ISIS (n.1 e 2), Li Shu-Huan perveniva ad una sintesi ordinata e convincente, con riferimenti puntuali alle fonti primarie ed agli autori

precedenti. Poi Joseph Needham nel 1971 ha inquadrato il problema in una trattazione generale di storia della scienza.

Una letteratura leggendaria, risalente al XXIII secolo prima della nostra era, parla di mobili che puntano verso sud o “carri mostra sud”, ma senza relazione col magnetismo. Riferimenti alla pietra che attira il ferro (ts’eu o pietra che ama) risalgono al V secolo a.C. e vengono ribaditi in seguito. Secondo Klaproth è del 121 d.C. un riferimento al magnete che conferisce proprietà direttiva all’ago.

Tuttavia la prima descrizione chiara della proprietà direttiva dell’ago la fornisce l’enciclopedista Shen Kuo intorno al 1080 in un libro dal titolo “Mong-k’i-pi-t’an” (Saggio sul Cassetto dei Sogni). Dice che i maghi strofinano la punta dell’ago sulla pietra magnete e dopo esso punta al sud; ma esso inclina sempre un po’ verso l’est (si ha una declinazione magnetica ovest). Nel 1116 viene descritta una bussola ad ago galleggiante e nel 1135 vengono descritte due tipi di bussole da Chenn Yuan-Ching: una ad ago galleggiante e l’altra con cappelletto su perno. Ma già in un testo del 1040 si parla di un pesce di ferro magnetizzato che punta verso sud e prima ancora, verso il 990 si fa riferimento a manuale di “geomanzia” o feng shui (metodo di divinazione per trarre auspici), all’ago ed ai suoi usi pratici.

Le prime notizie documentate circa l’impiego della bussola a bordo sono contenute nel libro “Ping Zhou Ke Tan” (Il resoconto di Pingzhou) di Chu Yu o Zhu Yu, scritto intorno al 1119 ma che si riferisce a fatti risalenti al 1090, ove si legge: “I piloti con conoscenze di geografia governano la nave orientandosi di notte con le stelle e di giorno con il sole; con cielo coperto guardano l’ago magnetico che si rivolge verso sud. Per sondare usano uno scandaglio con la punta arpionata ed odorano il fango che prelevano dal fondo; in alto mare non si sbagliano con la pioggia: se piove significa che la terra è vicina” Altri riferimenti di navigazione si hanno nel corso del secolo XII.

E qui ci possiamo fermare. Sembra di poter dire che la bussola ha seguito vie diverse ma convergenti, in Cina ed in Europa, per cui forse parlare di primogenitura rimane nebuloso ed improprio. La liturgia religiosa ha avuto in Oriente un ruolo fondamentale e le tombe venivano orientate nella stessa direzione di quella dell’Imperatore, anche nelle regioni più lontane. In Cina la regione privilegiata, “l’anteriore del mondo” è il Sud cioè il SING o WOU, direzione nella

quale è rivolto il trono dell'Imperatore che guarda a sud, verso il sole di mezzodì.

Silvestro Sannino, _____ idi di dicembre del 2019

La cerimonia dei Finanziari davanti al cippo che ricorda 97 militari uccisi nel maggio 1945

Venerdì 6 dicembre nella storica sede della Casa Militare Umberto I° di Turate (CO) si è svolta l'Assemblea annuale del Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia. Nel pomeriggio, dopo la posa dell'omaggio floreale sul cippo dedicato: "Ai martiri delle foibe, agli esuli istriani, fiumani e dalmati" è stato festeggiato il 20° anniversario della fondazione del Movimento N.I.F.D. , fondato a Milano nel 1999 da: Nidia Cernecca, Mafalda Codan Sirna, Romano Cramer, Alberto Durin, Carlo Montani, Giorgio Rustia, Maria Renata Sequenzia, Piero Tarticchio, Loris Tanzella, Graziano Udovisi. Il Vice Sindaco di Turate Avv. Roberta Clerici, ha portato il saluto del Sindaco e della amministrazione comunale, il Presidente della Casa Militare Dott. Dario Frattini, si è congratulato per il nostro importante impegno esortandoci a continuare in questo meritorio impegno di alto valore storico e morale. Hanno partecipato anche varie rappresentanze di Associazioni d'Arma, Combattentistiche e di vari sodalizi. Il Sottoscritto Segretario Generale, cofondatore del Movimento, con il primo Presidente, e cofondatore, Piero Tarticchio hanno ricordato tutti i fondatori, in particolare quelli scomparsi, hanno citato la nascita del Movimento ed i suoi scopi, ricordando, sinteticamente, le più importanti, tra le tantissime iniziative realizzate in questo fecondo periodo, oltre che a Milano, in varie città italiane.

Romano Cramer

Segretario generale del movimento N.I.F.D.

Pubblico volentieri questa nota che mi lega alla fondatrice del Movimento la professoressa Renata Sequenzia , purtroppo scomparsa, e alla rivista Il Finanziere che nel numero agosto settembre ha dedicato

una pagina e fotografie alla cerimonia per il ricordo davanti alla foiba di Basovizza dei 97 finanzieri deportati nel maggio 1945 dalla caserma “Campo Marzio” di Trieste dove erano in servizio e spariti nel nulla per il solo fatto di essere italiani e di portare una divisa, trucidati dalle orde titine. Ne parlo anche in conseguenza della presentazione del libro Profughi in Italia.

RIVISTE



CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - LEGA NAVALE ITALIANA
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - tel.fax. +39 0814206364
website: www.cstn.it e-mail: info@cstn.it

Con i nostri migliori auguri per un Santo Natale e un felice Anno Nuovo vi inviamo, cari Lettori, il numero 88 di dicembre 2019 del Notiziario CSTN La Redazione

LE RICORRENZE DELLE RIVISTE

TTM 50 anni escono due numeri per Natale nov/dicembre e best ships

Nase more 100 anni, Università di Ragusa

BACHERONTIUS 50 anni

Riceviamo e volentieri pubblichiamo

L'UNIVERSO DELLE ASSICURAZIONI

Acquisizione della minoranza di Cattolica life e cessione del 100% della società a Monument re

Verona, 10 dicembre 2019. Cattolica Assicurazioni informa di avere sottoscritto gli accordi vincolanti per l'acquisizione del 40% di Cattolica Life1 da Banca Popolare di Vicenza in Liquidazione Coatta Amministrativa e per la cessione del 100% della medesima società al gruppo riassicurativo Monument Re. Il closing dell'operazione è previsto entro il primo semestre del 2020 ed è sottoposto al rilascio delle necessarie autorizzazioni da parte delle competenti autorità.

La cessione di Cattolica Life si inserisce nel più ampio contesto di razionalizzazione e semplificazione del Gruppo Cattolica e non ha effetti materiali sul Solvency II ratio.

L'impatto sull'utile netto di Gruppo, incluso il risultato dell'esercizio 2019, è ad oggi stimabile in una perdita di poco superiore a €5 milioni, quasi interamente a carico del

corrente esercizio e permetterà una crescita del risultato operativo di circa €4 milioni per anno nei prossimi esercizi, grazie ai risparmi di costi.

Cattolica Assicurazioni è uno dei maggiori attori del mercato assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con quasi 3,6 milioni di clienti che si affidano alle soluzioni assicurative e ai prodotti distribuiti, il Gruppo registra una raccolta premi di quasi 6 miliardi di euro (2018). Cattolica conta, a livello di Gruppo, su 1.419 agenzie diffuse su tutto il territorio italiano, sia nei grandi che nei piccoli centri, e su una rete di 1.900 agenti. Per ulteriori informazioni: www.cattolica.it/profilo-societario

IL RACCONTO DI NATALE

La scrittrice Maria Luigia Monfredini Sezzi ci ha regalato questo pezzo tratto dal suo libro Quaderni. Di questa donna che scrive prose e poesie d'incanto , semplici nello stile e per questo profonde, luminose come la sua anima che irradia positività e serenità, abbiamo scritto e pubblicato. Ma non vale scrivere molto, bisogna scrivere come la Sezzi interiorizzando dal suo posto privilegiato, davanti (quasi sommersa) dalla vegetazione dei Parchi di Nervi a fianco della Villa Gropallo, dove è situata la Biblioteca Brocchi, salvata per miracolo dalla furia iconoclasta culturale di certa politica cittadina qualche anno fa.

IL GOLFINO ROSSO

Era quasi Natale , lo si vedeva nel volo basso e lento dei passeri e nella spolveratina di neve che aveva schiarito il colore dei tetti e degli alberi.

La piccola Giulia era alla finestra e, con gli occhi sgranati sul giardino , saltellava di gioia per un oensiero che l'aveva elettrizzata : “ Nonna facciamo kl Presepio...é quasi Natale !”

Coll'entusiasmo che si rinfrescava ogni anno , la piccola pariva gli staoloni magici e lentamente il Presepio si svegliava: i personaggi aprivano gli occhi e, in fila indiana, si incamminavano verso il loro posto. Il oaesaggio via via si ricomponeva e alla Giulia sembrava ogni volta nuovo e più bello.

Dall'alto dei suoi cinque anni e con le idee chiare , curava la scenografia di una bella favola vera che si poteva ammirare lì nel sottoscala , doivetanto un po' grotta, un po' stalla secono il so estro... Anche le luci aveva la loro i portanza, nessuna doveva prevalere su quella della stella cometa, .ei era incaricata di illuminare il cammino dei pastori e dei pellegrini fin alla capanna di Gfesù.

Dopo tutti i personaggi era la volta del bue e dell'asino: a lorp due faceva il predicozzo: “ State bewn vicini al Bambinello, dovete scaldarlo col fiato , sennò mure di freddo poverino “.

Mancavano pochi giorni a quel Natale e la Giulia era frenetica come tutte le attese che le sembravano eterne. Col calar della sera si sentiva felice perché era passato un al,tro giorno e i tempi si abbreviavano :andava fretto,losa dal Presepio per un salutino, poincorreva su a letto.

Quella sera si era dimenticata qualcosa ed era tornata sui sui passi: “Ascolta Gesù Bambino , giàche sei ancora i viaggio, dai un'occhiatina al mio babbo che é in Africa a fare la guerra, digli che ho tanta voglia di vederlo e digli anche di stare attento ai nemici. Amen “-

Ecco finalmente la otte di Natale , tutta la casa dorme , ma non la Giulia che ha in testa qualcosa di molto k mportante: scende sienziosa la scala e va dal Presepio... pochi minutie , e lesta come jun gatto , orna nel su lettino. Sono lew tre di notte ; all'alba qjualcuno davanti al Presepio, nota un che di strano sulla paglia : é il Gesù Bambino avvolto nel golfino rosso della Giulia.

Pensandoci bene, quel bue e quell'asino non le davano sufficienti garanzie...

Maria Luigia Monfredini Sezzi

(da Quaderni , dic. 1998)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da “SATYRICON” di Petronius Arbiter vissuto nel primo secolo d.C.
(Oscar Mondadori)

Uno dei personaggi, Ganimede, fa, durante un tempo di crisi, l’elogio del passato.

“ Così, a quei tempi, il grano si aveva per niente. Con un soldo di pane c’era da mangiare in due. Oggi invece la michette sono più piccole di un occhio di bue. Ahimè, ahimè che ogni giorno è sempre peggio! Questo paese si sviluppa all’ingiù come la coda del vitello. Ma perché dobbiamo avere un edile* che non vale un fico secco, che vende per qualche soldo la nostra pelle? Uno che bada a far denaro e a godersela a casa sua? Ormai lo so che ha messo insieme mille monete d’oro, ma se noi avessimo gli attributi, non si vanterebbe tanto! Il popolo è leone in casa e volpe fuori. In quanto a me, mi sono già venduto i panni e, se dura la carestia dovrò vendermi anche la casa. Mi domando cosa sarà di questo paese abbandonato dagli dei e dagli uomini. Possa perdere i miei cari se non è vero che tutto questo viene dagli dei. Nessuno infatti crede più in loro, nessuno, nessuno osserva il digiuno. Nessuno stima minimamente Giove. Stanno tutti ad occhi chiusi, intenti solo al proprio bene...”

**gli aediles erano magistrati minori, funzionari ausiliari. In questo periodo si occupavano dei viveri, dei templi, dei palazzi, dei giochi e di appianare, anche con sanzioni, tutte le problematiche che gravavano sul territorio loro affidato”.*

Fine

ARTICOLI FUORI SACCO

Le scienze forensi al microscopio

di Stefano Briata

Conferenza del 3 dicembre 2019, organizzata dalla Scuola di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali dell'Università di Genova

Premessa: amici lettori, se vi fanno impressione cadaveri e insetti, non leggete questo articolo... Vi ringrazio in anticipo.

Relatori: Prof.ssa Laura Cornara e Prof. Stefano Vanin (DISTAV, Dipartimento di Scienza della Terra, dell'Ambiente e della Vita).

Negli ultimi anni sempre più discipline, oltre alla genetica forense, sono diventate fondamentali nella risoluzione di molti casi: in particolare la botanica e l'entomologia. Il microscopio rappresenta per i botanici e gli entomologi lo strumento preferito per studiare i loro reperti, che spesso sono gli unici "testimoni" di quanto avvenuto in un crimine.

Sebbene al giorno d'oggi l'acronimo più usato quando si parla di crimine e di prove è DNA, negli ultimi anni c'è stato uno sviluppo sempre più crescente ed un utilizzo sempre più diffuso di altre discipline, oltre alla genetica forense, per la ricostruzione dei crimini. Nessuna antitesi, anzi la consapevolezza che l'immagine finale utile alla comprensione degli eventi delittuosi può avvenire solo unendo le differenti tessere del grande mosaico delle scienze forensi. È così che discipline poco conosciute stanno dando importanti risultati e talvolta sono gli unici elementi per la ricostruzione di un caso. Tra queste scienze, la botanica forense e l'entomologia forense, ovvero lo studio delle piante e degli insetti che si sviluppano o si trovano su un cadavere, hanno visto una sempre più vasta applicazione in Italia, con casi di cronaca locale e nazionale. L'applicazione di queste discipline in campo forense ha acquisito maggiore efficacia anche grazie all'uso di nuovi strumenti, frutto del progresso tecnico e delle nuove scoperte in differenti settori del sapere. Il microscopio rappresenta per i botanici e gli entomologi lo strumento preferito per studiare i loro reperti che in molti casi sono gli unici "testimoni" di quanto avvenuto in un crimine.

In queste conferenze sono stati fatti alcuni esempi su come sono stati scoperti i colpevoli dei più svariati reati, tipo rapimenti, omicidi e

altro, facendo anche un accenno alle serie televisive americane poliziesche.

Un primo esempio di ricerca scientifica del crimine che ci hanno spiegato è stato il rapimento di Charles Lindbergh jr., figlio del famoso aviatore. Grazie alle ricerche scientifiche dell'FBI si è risaliti all'origine del legno utilizzato per costruire una scala a pioli, servita al rapitore per prelevare il bambino, e nello stesso tempo è stato individuato il colpevole; si trattò di Bruno Hauptmann, condannato nel 1935 per questo reato. Queste ricerche sono state condotte da Arthur Kohler, del Forest Laboratory dello US Forest Service, che analizzò il legno al microscopio per scoprire la sua provenienza d'origine per poi risalire al colpevole dal rapimento stesso.

Anatomia vegetale: come dice il termine, studia l'anatomia delle piante, quali fiori, foglie, frutti e tessuti vegetali... Un campo che si sta espandendo per capire lo stato delle piante trovate sul corpo della vittima, da cui risalire il tempo nel quale è stato portato in un determinato bosco, campo, radura.

Le bestie di satana, gruppo di satanisti della provincia di Varese degli anni '90, hanno commesso degli efferati delitti, le cui vittime sono state ritrovare sepolte nei boschi, dopo che i genitori ne avevano denunciato la scomparsa. Per risalire agli autori di questi delitti, gli investigatori scientifici hanno analizzato terriccio, insetti, capi di abbigliamento, oggetti, pollini, e dopo avere avuto un quadro preciso sono risaliti ai colpevoli.

La **Palinologia** è lo studio del polline e delle spore delle piante, argomento complesso ma alquanto affascinante. Questi studi sono importanti per capire l'origine e la provenienza del polline e spore presenti nei corpi delle vittime e nei suoi capi d'abbigliamento... Con ciò si fa una ricostruzione delle ultime ore di vita della vittima, del luogo del delitto e del suo eventuale spostamento del corpo ormai senza vita.

Le serie TV americane gialle come NCIS, CSI, Hawaii Five 0, e altre contengono errori scientifici. La causa è molto semplice: gli sceneggiatori per scrivere i soggetti dei vari episodi fanno veloci ricerche su internet senza approfondire e consultare gli esperti scientifici; quindi, chi è uno del campo e segue questi telefilm si accorge subito degli errori tecnici.

I pollini hanno avuto un esito di ricerca importante nelle analisi degli scheletri ritrovati in due fosse comuni. Una è stata scoperta nel 1994 a Magdeburgo (Germania), un tempo facente parte della DDR (Germania Est), contenente 32 scheletri di giovani uomini, la cui identità e quella degli assassini non era nota. Due le ipotesi formulate: oppositori uccisi dalla Gestapo nella primavera del 1945 o soldati sovietici uccisi in estate dal KGB dopo la rivolta popolare della DDR nel 1953. Infatti in questi scheletri, durante le analisi, sono stati rilevati numerosi tipi di fiori e fibre di legno di betulla, che hanno permesso il periodo in cui è stato commesso questo eccidio, e forse la sua origine.

Stesso sistema fu utilizzato per identificare i resti delle vittime del massacro di Srebrenica del 1995, in Bosnia Erzegovina. A luglio di quell'anno furono massacrati centinaia di civili, che vennero poi sepolti in 7 fosse comuni (i cosiddetti siti primari); tre mesi dopo furono riesumati per la maggior parte di nascosto e sepolti in numerose fosse secondarie (piccole sepolture locali). Anni dopo, nel corso di queste ricerche sono stati raccolti 240 tipi di pollini in 24 siti tra primari e secondari. I siti di esecuzione in origine erano un campo di grano; il bordo di un bosco misto di quercia e di betulla; magazzino pieno di fieno e paglia.

Cocaina a New York, storia di un viaggio dalla Bolivia a New York via Montreal, nel 1992. Quando hanno fatto questo ingente sequestro di cocaina a New York, le analisi scientifiche della polizia e delle agenzie federali hanno appurato con certezza la provenienza di questa sostanza stupefacente analizzando i pollini presenti al suo interno. Con ciò, grazie alle analisi spettro-polliniche dei campioni, si è creata una lista pollinica e dello stato di conservazione del polline.

Gli insetti? Sì, anche gli insetti vengono analizzati, dato che il 75% degli animali presenti nel corpo in decomposizione, descritti, sono appunto gli insetti.

Come sappiamo, attraverso la ricerca scientifica di pollini ed insetti, è possibile stabilire i tempi di decomposizione del cadavere, dove a sua volta si ha stima del tempo dal suo decesso: ultima volta visto vivo, decesso, colonizzazione d'insetti, rinvenimento del cadavere.

Stefano Briata

