

L'ORRORE



*Il cammino diviene corsa. Il sorriso dopo il pianto. Riso di chi
ogni volta vede svelato un mistero nuovo.*

*Poi mi fermo e contemplo senza parole il lento e preciso
alternarsi nella sorte apparentemente compiuta dell'Universo.*

In questa 'anima' l'umano' mi riduce brandelli.

Mi guarda con lo sguardo pietoso.

Ride di me e della nostra follia.

L'umano' mi fa tesoro delle sue calunnie dei suoi insulti delle ingorde sue risate.

L'umano' palesa ricchezza superiorità controllo.

Se io appartengo alla Natura l'umano cristianizzato' vuole ed esige il controllo, il destino, la potenza, la volontà, il sacrificio.

Crede di farlo.

È suo compito.

La distruzione gli appartiene.

Mi rincorre per questi e altri sentieri, impone la sua disciplina, il principio, mi vuole assoggettato ai limiti di una visione divenuta potenza.

Mi rincorre con lettere e telefonini; porta in braccio i nuovi figli del domani che sanno di cemento, che sanno di barbarie, che sanno di guerra; mentre con incredibile perfidia divora la vita e chi la celebra. Poi, dopo, imita, volendo sostituirsi a noi; il rito sacrificale comporta dopo il pasto... questo pregare.

Dovrebbe essere eccitante per questo 'umano' estendere i brividi dell'acciaio con saette di fuoco... fra mari di stelle.

Così nascono tutte le visioni dell'orrore...

L'orrore oltre ai fiumi perenni delle guerre, volti sofferenti di milioni di fantasmi che si aggirano in deserti privi di vita neanche più consapevoli di una possibile speranza. Hanno sacrificato anche quella all'altare del nuovo pavone.

L'orrore della 'loro' ricchezza ostentata senza limite.

L'orrore di quei volti pallidi su moderne carrozze... mentre con disprezzo mi volgono lo sguardo, non per un 'Tempio', ma per 'finirla' ancora una volta, martoriandola con nuovi sport estivi.

L'orrore dei profili... mentre il disprezzo è la moneta per i fasti del nuovo accento ritrovato.

L'orrore di quelle risate... mentre bruciano e divorano.

L'orrore del loro linguaggio, dei loro giornali, dei loro pensieri, del loro cibo, delle loro indelebili impronte.

L'orrore dei 'servi' che ripiegano nell'inganno della vita che riserva loro ad ogni carovana di 'razze evolute': i credi di una nuova liturgia per confondere la Natura nelle grotte di pensieri senza riflessi di ombre.

L'orrore di quei sorrisi, di quelle pose, di quelle attese, nei sentieri che ho reso sacri per celebrare la vita.

L'orrore della 'volontà di potenza' che si cela nella previsione di eventi: braccano l'aria che respirano, l'acqua che muove e torna a precipizio nel grande mare del principio.

Debbo riprendermi e nascondere questi pensieri e cercare di mantenermi integro verso l'orrore.

La quarta opera dell'Anticristo è quella per la quale edifica e costruisce insieme, nella messa, tutta la religione e la santità del popolo, dopo aver fatto un unico tessuto di varie cerimonie, ebraiche, pagane e cristiane. Conducendo a essa, per ascoltarla, la congregazione e il popolo, lo priva del nutrimento spirituale e sacramentale, lo allontana dalla vera religione e dai comandamenti di Dio e gli impedisce con i suoi offeritori di compiere le opere di misericordia; così con questa messa colloca il popolo in una vana speranza.

La quinta opera dell'Anticristo è che compie tutte le sue opere per essere visto e per soddisfare la sua insaziabile avarizia, nonché per poter mettere in vendita ogni cosa, non potendo far nulla senza simonia.

La sesta opera dell'Anticristo è che incoraggia peccati manifesti, senza che intervenga sentenza ecclesiastica, e non scomunica gli impenitenti.

La settima opera dell'Anticristo è che non dirige né difende la propria unità mediante lo Spirito Santo, ma per mezzo del potere secolare, che chiama in aiuto anche per le cose spirituali.

L'ottava opera dell'Anticristo è che odia, perseguita, accusa, deruba e mette a morte i membri di Cristo...

(Sec. XIV trattato valdese) (G. Lazzeri, l'Eretico Viaggio)

Che impatto hanno le spese militari sulla nostra vita?

Questa è una domanda che tendo a pormi molto spesso perché, contrariamente a quanto si possa credere,

il settore della difesa è molto vicino al nostro vivere quotidiano. Basti pensare che le spese militari sono finanziate tramite il gettito fiscale o tramite la creazione di debito; il risultato che ne consegue è un aggravio della pressione fiscale (per i contemporanei) o un peggioramento per le generazioni future (che con il debito estero italiano prima o poi dovranno fare i conti).

I migliori clienti dell'Italia nell'esportazione delle armi sono i paesi islamici. Lo rivelano due rapporti, il primo **del Sipri, lo Stockholm International Peace Research Institute, il secondo dall'istituto Demoskopika.**

Quest'ultimo, dal titolo **Italian Terrorism Infiltration Index 2018**, è focalizzato sul terrorismo e sui rischi che corre l'Italia e si concentra in una sua sezione sull'esportazione di armi verso i paesi islamici. 'Ogni 100 euro incassati dalle imprese italiane per la vendita e la fornitura di armamenti, circa 50 provengono dai Paesi battenti bandiera islamica – si legge – Tra i principali acquirenti ci sono Kuwait, Qatar, Arabia Saudita, Turchia e Singapore'.

Questi paesi, nell'arco temporale preso in considerazione, hanno versato nelle casse italiane 13.988 milioni.

Secondo i dati, dal 2015 al 2017, l'ammontare complessivo delle forniture d'armi a Paesi islamici da parte di aziende italiane superano i 15 miliardi di euro, con un andamento altalenante: nel 2015 abbiamo esportato armi nei paesi islamici per 1768 milioni di euro, nel 2016 per 8954 milioni, nel 2017 per 51.283 milioni.

Stiamo parlando di aerei, elicotteri, carri armati, navi, missili e tecnologia, alcuni dei quali prodotto da colossi del settore come Leonardo (ex Finmeccanica) e Elettronica.

La solidità dei rapporti col mondo islamico è confermata da un altro studio, quello uscito a marzo e firmato dal Sipri, un'organizzazione indipendente che fotografa le relazioni internazionali proprio attraverso la lente degli scambi commerciali di armamenti. Secondo il report, che analizza il periodo 2008-2017, l'Italia è il nono esportatore di armi al mondo, con un trend in crescita del 13%, calcolato fra il quinquennio 2008-2012 e quello 2013-2017. Fra i nostri migliori partner figurano Emirati Arabi (che assorbe il 12% dell'export), Turchia (10%) e Algeria (9,9%). Ribaltando il punto di vista, siamo anche il terzo fornitore degli Emirati, che acquista il 6,6% dei suoi armamenti dall'Italia. Ma anche di Israele, che acquista da noi il 10% dei suoi armamenti.

Il rapporto Sipri si concentra anche sul Qatar, uno paese che, a partire dal 2011, «ha iniziato a far valere la sua posizione in politica estera in Medio Oriente e Nord Africa, potenziando le sue forze armate». Nella corsa agli armamenti dello Stato del Golfo Persico l'Italia sta avendo un ruolo rilevante: nel 2016 sono state ordinate due fregate e quattro corvette prodotte da Fincantieri, in un accordo ufficializzato a Doha dal Ministro degli esteri Angelino Alfano.

Tornando al report di Demoskopika, ecco la classifica dei paesi che hanno acquistato più armamenti dall'Italia: Kuwait (7711 milioni), Qatar (4597 milioni), Arabia Saudita (736 milioni), Turchia (528 milioni). Singapore (416 milioni), Emirati Arabi Uniti (393 milioni), Pakistan (391 milioni), Oman (226 milioni), Algeria (221 milioni), Bangladesh (166 milioni), Indonesia (113 milioni), Iraq (74 milioni), Malesia (70 milioni), Bahrein (59 milioni), Egitto (52 milioni), Turkmenistan (47 milioni), Giordania (31 milioni), Marocco (30 milioni), Ciad (13 milioni), Albania (12 milioni), Tunisia (10 milioni), Nigeria (9 milioni), Afghanistan (614mila euro), Kazakistan (442mila euro), Brunei (200mila euro),

Guinea (97mila euro), Burkina Faso (84mila euro) e Mauritania (5mila euro).

Si stima che nel 2018 la spesa militare mondiale abbia raggiunto i 1.822 miliardi di dollari, pari al 2,1% del PIL globale o a 239 dollari pro capite.

La spesa complessiva è cresciuta per il secondo anno consecutivo e ha superato per la prima volta 1,8 trilioni di dollari, con un aumento del 2,6% rispetto al 2017 e del 5,4% rispetto al 2009. La crescita della spesa complessiva è stata ampiamente influenzata dall'andamento di quella nelle Americhe, in Asia e in Oceania – e in particolare dagli aumenti di USA e Cina.

In Europa, la spesa è cresciuta dell'1,4%, soprattutto a causa dell'incremento in Europa occidentale dove tutti i paesi tranne tre hanno aumentato la loro spesa.

La spesa militare in Africa è diminuita dell'8,4%.

Per il quarto anno consecutivo il SIPRI non è in grado di fornire una stima della spesa militare totale in Medio Oriente, ma quella degli 11 paesi mediorientali per i quali sono disponibili dati è diminuita dell'1,9%.

Tra il 2017 e il 2018, l'onere militare – cioè la spesa militare in percentuale del PIL – è calata in tutte le regioni fatta eccezione per l'Europa, dove c'è stata una spinta da parte degli stati membri della NATO per raggiungere il livello di spesa di riferimento del 2% del PIL entro il 2021.

In media, i paesi delle Americhe hanno avuto il più basso onere militare (1,4% del PIL) che sale a 1,6% in Europa, 1,7% in Africa, Asia e Oceania e a 4,4% nei paesi del Medio Oriente per i quali sono disponibili i dati.

USA, Cina, Arabia Saudita, India e Francia sono i paesi che hanno speso di più e, insieme, rappresentano il 60% della spesa militare globale. Per la prima volta in sette anni gli USA hanno aumentato la spesa militare fino a raggiungere i 649 miliardi di dollari.

Nel 2018, la spesa militare statunitense ha rappresentato il 36% di quella mondiale ed è stata 2,6 volte superiore a quella della Cina, il secondo paese in classifica. L'aumento della spesa militare statunitense può essere attribuito a due fattori: l'incremento del 2,4% degli stipendi del personale militare e la messa in atto di costosi programmi di acquisizione di armi convenzionali e nucleari.

Nel 2018 la Cina ha stanziato circa 250 miliardi di dollari per le forze armate, con un aumento del 5% rispetto al 2017 e del 83% rispetto al 2009. La spesa militare cinese è pressoché legata alla crescita economica del paese, che nel 2018 ha registrato il livello più basso degli ultimi 28 anni. Per i prossimi anni ci si può quindi attendere una crescita più lenta della spesa militare.

Con l'8,8% del PIL in spesa militare, l'Arabia Saudita è il paese con il maggiore onere militare nonostante la spesa sia scesa del 6,5% nel 2018 (67,8 miliardi di dollari). L'India (66,5 miliardi di dollari) e la Francia (63,8 miliardi di dollari) sono stati rispettivamente il quarto e il quinto paese in classifica per spesa militare.

Con 61,4 miliardi di dollari, nel 2018 la spesa militare russa è stata ridotta del 22% rispetto al picco del 2016 e per la prima volta dal 2006 la Russia non figura nella classifica dei primi cinque paesi per spesa militare.

In termini relativi, i tre principali aumenti di spesa militare tra il 2017 e il 2018 sono stati registrati in Burkina Faso (52%), Giamaica (40%) e Armenia (33%),

mentre le tre principali diminuzioni sono state registrate in Sud Sudan (50%), Sudan (49%) e Benin (28%).

Nel 2018, USA, UE e alcuni stati membri dell'UE hanno aumentato l'uso dei controlli sugli investimenti diretti esteri (IDE) per regolamentare il trasferimento di tecnologie 'sensibili' o 'strategiche'. Alcuni ostacoli sono stati compensati dai rapidi progressi delle tecnologie civili emergenti d'interesse militare e dai crescenti livelli di investimento estero tra le compagnie e gli istituti di ricerca coinvolti. Tuttavia, i tentativi di ricorrere alla regolamentazione degli IDE per imporre restrizioni al commercio di tecnologie possono indicare una propensione degli stati a utilizzare i controlli delle esportazioni per promuovere i propri interessi economici. Ciò potrebbe minare il valore dei controlli delle esportazioni come strumento multilaterale per prevenire trasferimenti destabilizzanti di armi e prodotti dual-use.

(STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE)

L'acronimo Finmeccanica...

sta per Finanziaria Meccanica, società costituita nel 1948 con il compito principale di assumere partecipazioni in industrie meccaniche, curarne il riassetto e fornire opportuna assistenza finanziaria. È una delle tre principali finanziarie create dall'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), ed è quella che più si farà apprezzare in campo internazionale soprattutto con l'Ansaldo negli anni Settanta.

La sua storia è caratterizzata fino alla seconda metà degli anni Novanta da una lunga serie di acquisizioni e cessioni che più di una volta le fanno cambiare mercato

di riferimento e strategia industriale. Con la fine della guerra fredda, infatti, anche il mercato della difesa, se pure in modo parziale e con molti distinguo, è interessato da un processo di internazionalizzazione e globalizzazione.

In questo contesto Finmeccanica diviene quel gigante della difesa che noi tutti conosciamo e che oggi aspira a essere un Global Service Group, cioè un gruppo che affianca alla produzione anche una serie di attività post vendita. Tutto ciò per aumentare i propri profitti e cercare di espandere le proprie attività in mercati ritenuti ad alto potenziale, come per esempio quello degli Emirati Arabi Uniti. Si potrebbe obiettare che in molti di questi mercati potenziali circoli molto denaro e poco rispetto dei diritti umani, ma per una società che produce armi e che cerca di lavarsi la coscienza parlando (nel rapporto di sostenibilità 2008) di etica della produzione e di rispetto della legge 185/90, questi sono aspetti di poco conto.

La società basa, a oggi, le sue attività su tre pilastri strategici: l'elettronica per la difesa e la sicurezza, l'elicotteristica e l'aeronautica. Da soli producono il 66% dei ricavi (4) del gruppo. Se a essi aggiungiamo altri due settori che investono prevalentemente nel militare, spazio e sistemi di difesa, la percentuale dei ricavi sale al 79%.

Che Finmeccanica stia costantemente diminuendo il suo interesse per le attività civili è un dato che viene confermato anche dall'acquisizione ordini nel 2008, che per l'80% ha riguardato l'aerospazio, difesa e sicurezza e, solo, per il 20% l'energia e i trasporti.

Quello che molto spesso sfugge è il delicato rapporto che Finmeccanica intreccia con i poteri statali, infatti essa è una società controllata dallo stato italiano, che a oggi tramite il MEF possiede il 30,2% delle azioni, e dovrebbe rispondere di ogni sua mossa al governo

italiano, ma così non avviene. Soprattutto negli ultimi anni i governi, sia di centrodestra che di centrosinistra, sono stati d'accordo a un ingresso del gruppo in EADS (impresa pan europea leader nel settore aeronautico), ma la società sfrutta le sue risorse per acquisire una agionizzante DRS Technologies, impresa statunitense. Di tutto questo ovviamente ne risentono anche le casse statali.

All'inizio degli anni Novanta Finmeccanica è molto distante dall'essere quel colosso della difesa che oggi è. E a dire il vero, il settore militare non è mai stato, fino ad allora, la principale fonte di ricavi della finanziaria.

Nel 1986, con la vendita dall'Alfa Romeo alla Fiat, Finmeccanica inizia la sua ricollocazione nel settore aerospaziale (da sempre dominato dalle commesse militari). Nel 1990, Aeritalia e Selenia vengono fuse creando Alenia. Proprio nel momento in cui Finmeccanica inizia a rifocalizzare le sue attività, la guerra fredda, durata per più di quarant'anni, finisce con la dissoluzione del blocco sovietico. Nel mondo occidentale, soprattutto nel settore della difesa, le strategie devono essere ripensate per adattarsi al nuovo scenario internazionale. In Italia la situazione è molto complicata dato che non esiste una impresa leader nel settore della difesa. Le numerose imprese che si occupano di forniture militari sono troppo piccole e producendo un po' di tutto non riuscirebbero mai e poi mai ad affermarsi in ambito internazionale. Le scelte sono due: o creare il "campione nazionale" o vendere ai migliori offerenti le imprese che si occupano del settore della difesa.

La linea di condotta prevalente, all'interno dell'IRI, spinge per la creazione di un polo italiano della difesa. Per la realizzazione del progetto viene scelta Finmeccanica. Essa è la finanziaria statale che meglio si è affermata in campo internazionale.

Nel 1992, con la messa in liquidazione dell'EFIM si presenta la prima occasione. All'interno di quest'ente sono confluiti alcuni tra i nomi storici dell'industria italiana della difesa (Agusta, SMA, Galileo Avionica, OTO Melara). La finanziaria viene quotata, lo stesso, in borsa tramite la fusione con SIFA.

Adesso Finmeccanica deve risolvere il problema delle imprese controllate ma quotate separatamente in borsa, si tratta per l'esattezza dell'Elsag Bailey, dell'Alenia e dell'Ansaldo. Si opta per la fusione e acquisizione di queste imprese perché gli operatori di mercato, sia nazionali che stranieri, non vedono di buon occhio il sistema delle scatole cinesi cioè quotazioni sia della holding che delle controllate. Dopo questa operazione i nomi dell'Elsag Bailey, dell'Alenia e dell'Ansaldo vengono depennati dal listino di piazza affari; rimangono sul mercato le controllate di secondo livello come l'Ansaldo Trasporti e la FIAR (società controllata da Alenia e Finmeccanica).

Nel 1993, con un significativo esborso da parte dello Stato si conclude l'acquisto a titolo definitivo delle aziende ex EFIM. L'operazione ha un valore complessivo di 18 mila miliardi di lire, di cui 9 mila vengono impegnati per il ripiano dei debiti delle società acquisite. Lo Stato partecipa stanziando 4.068 miliardi di lire per ridurre l'indebitamento delle imprese, più 145 miliardi destinati a interventi agevolativi per i dipendenti. Altri 1.000 miliardi vengono accollati alle banche creditrici come partecipazione al capitale di Finmeccanica, ultimo passo per concludere con successo l'operazione è l'aumento di capitale a 183 miliardi. A questo si aggiunge l'impegno da parte dello Stato a garantire commesse militari per diecimila miliardi in dieci anni.

Nonostante tutte queste operazioni, la situazione economico-finanziaria del gruppo versa in condizioni pessime: ha contratto debiti a breve termine per un

valore complessivo di 6.001 miliardi a cui bisogna aggiungere altri 3.036 miliardi di debiti a medio lungo termine. Come si nota, il debito a breve termine, che tanti problemi ha già dato a Finmeccanica nel recente passato (8), continua a restare predominante.

A fine '93, Finmeccanica è costata allo Stato 14.213,5 miliardi tra spese già effettuate e da sostenere. Una bella cifra per quei tempi, somma che poteva essere spesa diversamente vista la situazione economica del paese. A questi primi anni tumultuosi seguiranno cinque anni di, quasi, totale immobilità. L'unico evento degno di nota è la vittoria del contenzioso con EFIM e il passaggio, nel 1996, della Breda Costruzioni ferroviarie a Finmeccanica. Il fatturato, calcolato in euro a prezzi costanti dal 2007, passa dagli 8.176 milioni del '93 ai 6.999,4 milioni del '98, diminuendo del 11,31%.

In questa situazione di stagnazione, una grossa mano giunge dal rapporto McKinse, dal titolo *Impostare il riassetto di Finmeccanica*. Il rapporto, che si articola in sette punti fondamentali, imprime la svolta definitiva per il futuro di Finmeccanica. Due hanno carattere esclusivamente finanziario: vendita di Elsag Bailey; aumento di capitale per 2.000 miliardi di lire. Se Finmeccanica vuole diventare un colosso della difesa deve dismettere tutte le attività nel settore civile; nonostante Elsag Bailey sia il fiore all'occhiello del gruppo viene messa in vendita. Dalla sua cessione Finmeccanica guadagna 1.300 miliardi di lire.

Le banche, già fortemente impegnate nel sostenere la società si rifiutano di esporsi ulteriormente. Troppo deboli sono i conti della società. Un aiuto inaspettato arriva dall'*investment group* *Schroders* il quale pubblica due ricerche su Finmeccanica, la prima in aprile e la seconda nell'agosto del 1998. Queste ricerche hanno lo scopo di invogliare i risparmiatori a investire sul titolo e a esse si affiancano, anche, i prospetti informativi.

Il secondo rapporto pubblicato nel 1998 relativo al risultato di questa operazione mostra che a gennaio del '98 la capitalizzazione di Finmeccanica in borsa è di 1.080 miliardi e il mercato ne detiene il 20%, mentre il 17,5 % è posseduto dalle banche. A fine '98 la capitalizzazione è salita a 5.263 miliardi di lire e il mercato detiene il 38% del totale, avendo assorbito precedentemente la quota detenuta dalle banche. Il numero degli azionisti è di 23.500. La protezione dello Stato permette anche queste situazioni: un soggetto è sempre più disponibile a investire in una operazione o in una impresa se sa che alle spalle vi è un ente che non permetterà mai e poi mai che questa fallisca; se poi l'ente è lo Stato italiano è ancora meglio.

Gli altri cinque punti riguardano le attività industriali:

societarizzazione delle attività principali:

joint venture con la GEC Marconi per il settore della difesa;

joint venture con altri partner per il settore spazio ed elicotteri;

per l'aeronautica inserimento ad ampio raggio in partnership europee;

joint venture per Ansaldo con possibilità di vendita.

Per quanto riguarda la societarizzazione delle attività principali, si tratta di ricreare le società sciolte dopo la fusione del 1992 e di crearne di nuove. Operazione tutt'altro che facile e che per essere portata a termine richiede alcuni anni. Tutte le società sono controllate da Finmeccanica, ma dotate al tempo stesso di un proprio consiglio di amministrazione e di un presidente.

Per quanto riguarda la joint venture con la GEC Marconi per il settore della difesa, nel 1997 viene

sottoscritto un memorandum of understanding con GEC Marconi per la creazione di una joint venture paritetica, in cui Finmeccanica fa convergere la produzione di missili, radar e sistemi navali. Questa prende il nome di Alenia Marconi System e inizia ad operare dal dicembre del 1998.

Nel 1999 la BAE (British Aerospace) acquisisce il settore militare della GEC Marconi and electronic System, un'operazione dal valore complessivo di 12,7 miliardi di dollari. Nasce così la moderna BAE System. Dopo questa operazione, Finmeccanica ha la possibilità di acquisire il 50% della joint venture, ma sin da subito la BAE afferma di voler continuare l'alleanza tra le due società e di volerla consolidare.

L'impresa inglese ha posto in essere con la MATRA, una società francese confluita in EADS, una joint venture in cui sono confluite le attività missilistiche delle due società. Il nome di questa joint venture è MBD. Viene chiesto a Finmeccanica di unirsi e portare le sue competenze all'interno di questa società, l'accordo preliminare viene sottoscritto il 6 agosto 1999. Il 18 dicembre 2001 nasce la moderna MBDA (la A sta per Alenia), attualmente la società è leader mondiale nella produzione di sistemi missilistici.

Importante è l'accordo raggiunto con la GKN, nel settore elicotteristico. Nel 1999, viene firmato un memorandum of understanding tra Finmeccanica, che possiede l'Agusta, e la GKN, che nel 1994 ha acquistato la Westland. La joint venture paritetica, dal nome AgustaWestland, inizia ad operare dal 1° gennaio 2001. Sempre in questo settore si rafforzano le collaborazioni con l'americana Bell per agevolare l'acquisizione di tecnologie avanzate in aree innovative.

L'Alenia raggiunge un accordo con EADS per la partecipazione all'assemblaggio finale dell'A380, uno dei rari casi in cui il gruppo guarda all'integrazione europea

in campo industriale. Alenia ha una lunga tradizione di accordi con imprese USA, tra cui spicca fra tutte la Boeing, con la quale infittisce i contatti e le collaborazioni.

Ed infine l'Ansaldo. Nel 1998 c'è un forte interessamento della Daewoo, ma l'operazione non va in porto. L'ostacolo insormontabile è rappresentato dagli obiettivi della società sudcoreana, che vuole un impegno finanziario da parte di Finmeccanica nelle sue operazioni, al contrario l'impresa italiana è interessata ad un piano industriale in grado di rilanciare l'Ansaldo, in vista di una sua futura vendita.

Il Duemila si apre con Finmeccanica fortemente impegnata nella sua attività di riorganizzazione industriale e riassetto interno.

Nel 2000, dalla divisione Spazio, viene creata Alenia Spazio e la divisione Elicotteri riacquista lo storico nome di Agusta.

Nel 2001 la Galileo Avionica, nata dalla divisione sistemi avionici, acquisisce la Meteor, società in possesso dell'Aeritalia dal 1981. Sempre nel 2001 nasce l'OTO Melara dalla divisione OTO Breda; l'Ansaldo Breda viene creata dalla fusione tra l'Ansaldo trasporti e Breda costruzioni ferroviarie. Nello stesso anno, l'Alenia entra a far parte del consorzio ATR con la EADS mettendo in comune le attività riguardanti la costruzione degli aerei a turbo propulsione.

Nel 2002, dalla divisione aeronautica sorge Alenia Aeronautica, che prende il controllo delle officine aeronavali di Venezia, operanti nel settore della manutenzione, dal 1981. Nello stesso anno si conclude la prima fase di espansione e si avvia la seconda fase, in cui il gruppo consolida le sue posizioni. Guarguaglini, nuovo AD e presidente, guarda con sospetto alle joint venture paritetiche, in queste società Finmeccanica opera

sempre come partner secondario. L'Italia, infatti, ha un mercato troppo piccolo per permettere una reale affermazione del gruppo, a livello internazionale.

Dal 2002 al 2004 si apre una fase di consolidamento del gruppo che vede Finmeccanica molto aggressiva sul mercato. Tra le operazioni degne di nota risultano quelle riguardanti: Marconi Mobile ed OTE, aziende leader nel settore delle comunicazioni della difesa e dei sistemi radio, che vengono integrate per dar vita a Selenia Communication; Telespazio società acquisita per le sue capacità nel settore dei sistemi e servizi satellitari; Fiat Avio, di cui Finmeccanica acquista il 30%, nel 2003.

Nello stesso anno la Selenia Communication acquisisce la Marconi Mobile Access, centro di eccellenza per gli sviluppi delle tecnologie per applicazioni radiomobili facente capo alla britannica Marconi Corporation Plc. AgustaWestland nel maggio del 2004 con l'acquisto del 50% del pacchetto azionario detenuto da GKN diviene interamente di Finmeccanica. Il costo dell'operazione è di 1.589 milioni di euro.

Nel 2005 AgustaWestland, con lo US 101, si aggiudica la commessa per la fornitura, alla Casa Bianca, dell'elicottero destinato al trasporto del presidente degli USA. La commessa è sospesa dall'amministrazione Obama pochi giorni dopo il suo insediamento; nel maggio del 2009 essa è definitivamente cancellata.

L'accordo EuroSystem firmato con BAE System permette a Finmeccanica di acquisire importanti asset britannici nel settore dell'avionica, delle comunicazioni militari e protette, del controllo del traffico aereo e riconfigura l'intero settore europeo dell'Elettronica della difesa. Tutti settori in cui il gruppo inglese non intende più investire, dunque questa sembra più una concessione onerosa che un grande risultato.

A seguito di queste trasformazioni nasce la famiglia Selex:

Selex Sistemi Integrati, posseduta al 100% da Finmeccanica, riporta sotto controllo italiano le attività della ex joint venture AMS (Alenia Marconi System) nei sistemi di comando e controllo e di gestione del traffico aereo; Selex Sensor and Airborne System, posseduta al 75 % da Finmeccanica ed al 25 % da BAE System, unisce le attività di Galileo Avionica e di BAE System Avionics Ltd dando vita ad un gruppo integrato leader nel campo dell'avionica, dell'elettroottica, dei radar aeroportati e della electronic warfare; Selex Communication, controllata da Finmeccanica al 100%, integra le attività di Selenia Communication con il segmento comunicazioni militari e protette acquisito dalla BAE System; Selex Service Management, sotto controllo Finmeccanica al 100%, attiva nella gestione di reti, fornitura di servizi e soluzioni applicative per la security. Alla famiglia Selex si aggiunge la Seicos. Ultimo avvenimento, nel 2005, è la nascita della Space Alliance, grazie alla quale Finmeccanica acquisisce il primato europeo nel settore spaziale. Con Alcatel si costituiscono due joint venture: Alcatel Alenia Space, controllata per il 67% da Alcatel e per il 33% da Finmeccanica, per le attività manifatturiere e Telespazio, con partecipazioni azionarie inverse rispetto alla prima, per i servizi satellitari.

Nel marzo del 2007, Finmeccanica perfeziona l'acquisto, da BAE System del 25%, non ancora in suo possesso, di Selex Sensor and Airborne System. Nel 2007 la Thales subentra ad Alcatel nel controllo delle due joint venture create nel 2005: la prima prende il nome di Thales Alenia Space mentre il nome della seconda resta invariato, come invariate restano le partecipazioni azionarie delle due società.

Alla fine dell'anno, si concretizza il progetto per la creazione di un grande player europeo nei sistemi di

difesa subacquei. Finmeccanica, Thales e DCNS si accordano per la creazione di tre joint ventures attive nella progettazione, sviluppo, marketing e vendita di siluri e sonar.

Dal 2000 al 2007, con un atteggiamento aggressivo, Finmeccanica aumenta il livello di produzione passando da 5,9 miliardi di euro a 13,4 miliardi di euro. Dal 2000 al 2005 la società spende 3,2 miliardi euro in operazioni di consolidamento. Tra le più importanti: l'acquisizione, per un valore di 1,6 miliardi di euro, di Westland da GKN; l'acquisizione di Aermacchi per 168 milioni di euro; l'acquisizione da BAE System delle sue attività nell'avionica per 516 milioni di euro; l'acquisizione del gruppo informatico Datamat per 240 milioni di euro; l'acquisizione di Telespazio per 127 milioni di euro più 113 di debiti; l'acquisizione per 571 milioni di euro, più 43 di debiti, del segmento della difesa della Marconi Italia.

I fondi per queste operazioni sono ottenuti vendendo al Tesoro le azioni STMicroelectronics per un valore di 2,44 miliardi di euro e quotando in borsa il 52% di Ansaldo STS con un ricavo di 400 milioni di euro. Per quanto riguarda l'assetto del gruppo, nel 1998, dal settore dei sistemi di difesa erano formati due nuovi comparti operativi. Nei sistemi di difesa confluiscono OTO Melara, WASS ed MBDA; nell'elettronica della difesa confluiscono le Selex, la Galileo Avionica, la Seicos e l'Elsag Datamat.

Il 2008 si apre con una Finmeccanica totalmente rinnovata che spiazzata tutti con l'annuncio di aver avviato le trattative per l'acquisizione a titolo definitivo del 100% della DRS Technologies, leader statunitense nella elettronica della difesa. Se l'operazione andrà in porto Finmeccanica diverrà l'unica impresa europea, ad eccezione delle inglesi, a controllare una industria bellica statunitense. Come viene sin da subito chiarito, l'acquisto di una azienda di produzioni militari con

tecnologie avanzate, quale DRS, prevede una serie di limitazioni. Una di queste è impedire l'accesso ad alcune informazioni, tecnologicamente rilevanti, a cittadini non americani.

Il 12 maggio del 2008 Finmeccanica sottoscrive l'accordo per l'acquisto della DRS Technologies. L'operazione, prima della firma dell'accordo, è sottoposta all'approvazione da parte della commissione degli investimenti stranieri negli USA. Questo perché si tratta di vendere un'industria militare di elevata importanza. L'acquisizione di DRS mira ad inserire più organicamente Finmeccanica nel meccanismo delle commesse militari americane, risultato che sembra pienamente raggiunto già nei primi mesi successivi all'acquisizione, che avviene il 28 ottobre 2008.

Per poter finanziare l'acquisizione nell'agosto 2008 Finmeccanica delibera un aumento di capitale offerto agli azionisti in ragione di 9 azioni ordinarie ogni 25 possedute, per un valore nominale di 4,40 euro l'una e un prezzo di emissione di 8 euro.

Il Tesoro ha versato 250 milioni di euro, attraverso l'esercizio di una quota dei diritti di opzione ad esso spettante. Ciò comporta la diminuzione del peso dello Stato in Finmeccanica dal 33,7% al 30,2%, visto che lo stesso ha sottoscritto solo il 20,4% del totale offerto. Continua così la privatizzazione della società, anche se lo Stato non scende al di sotto della quota minima del 30%.

Va ricordato che lo Stato italiano, attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha diversi privilegi sanciti dallo statuto societario che sono riportati nell'articolo 5 ter. Di seguito i poteri di cui lo Stato è dotato esso, esso può:

impedire l'assunzione di partecipazioni rilevanti, cioè quelle superiori al 3% del capitale sociale; l'opposizione

può essere espressa qualora il ministro ritenga che l'operazione rechi pregiudizi agli interessi vitali dello Stato;

opporsi a patti o accordi in cui vi sia rappresentato almeno il 3 % del capitale sociale costituito da azioni con diritto di voto nell'assemblea ordinaria;

porre il veto all'adozione delle delibere di scioglimento della Società, di trasferimento dell'azienda, di fusione, di scissione, di trasferimento della sede sociale all'estero, di cambiamento dell'oggetto sociale, di modifica dello statuto volto a sopprimere o modificare i poteri dello Stato;

nominare un amministratore senza diritto di voto.

Sulla ricapitalizzazione che si è fermata a 1,3 miliardi di euro hanno pesato tutte queste necessità. Nel contesto della crisi internazionale l'operazione condotta da Finmeccanica è una delle poche operazioni di ricapitalizzazione attuate in borsa, in condizioni generalmente sfavorevoli. La stessa offerta di DRS sul mercato è da ricondursi alla crisi economica, l'impresa statunitense ha effettuato degli acquisti che difficilmente poteva sostenere da sola, nonostante la rapida crescita tra i fornitori del Pentagono.

Il 2009, si apre con una crisi economico-finanziaria che abbatte le borse mondiali e fa diminuire drasticamente gli ordinativi industriali. Eppure Finmeccanica, come tutte le altre industrie belliche, sembra non risentirne. Questo perché le industrie a produzione militare sono coinvolte in programmi dalla durata pluriennale che le mettono al riparo da fluttuazioni momentanee del mercato. Stessa cosa non può dirsi per i loro fornitori. Nel SIPRI 2009 si legge a tal proposito che alcuni fornitori di EADS e Thales sarebbero in forti difficoltà e potrebbero non rispettare le consegne. Se questo avvenisse EADS e Thales

correrebbero dei seri rischi. Per quanto riguarda Finmeccanica essa chiude il 2009 con i conti relativamente in ordine, in quanto il gruppo è impegnato a ridurre il forte debito che sopporta per l'acquisizione di DRS. Oltre a essersi rafforzata in modo notevole Finmeccanica ha stabilito alleanze importanti con molti partner europei e non solo.

Ultima nota su Finmeccanica, nel 2010, ha ripresentato domanda per partecipare alla gara d'appalto per la fornitura dell'elicottero presidenziale al presidente degli USA; l'accordo è sottoscritto il 7 giugno 2010. L'alleato scelto è, però, la Boeing, visto il trattamento ostile ricevuto dalla Lockheed Martin dopo la cancellazione del primo ordine. Finmeccanica così resta fedele alla sua storia, non credendo pienamente nello sviluppo del mercato della difesa europeo e continua ad espandersi sul mercato americano. Sempre nel 2010, AgustaWestland perfeziona l'acquisto dell'industria polacca PZL-Swidnik attiva nella costruzione di elicotteri e aerostutture.

Divenuta una multinazionale delle armi con ben tre mercati domestici (Italia, Gran Bretagna e USA), Finmeccanica pone in essere delle strategie per penetrare in altri mercati. Questi vengono suddivisi in: grandi mercati, come Russia, India e Cina, il gruppo realizza vasti accordi di cooperazione con partner locali; mercati da consolidare, come Turchia, Malesia e Grecia, consegue dei successi e sta gettando le basi per rafforzarsi ulteriormente; altri mercati ad alto potenziale, come Emirati Arabi Uniti, Giappone, Corea del Sud, Arabia Saudita, Singapore, Algeria e Brasile, opera per conseguire un maggior livello di penetrazione.

Come si nota la strategia adottata varia parecchio. Nei grandi mercati si preferiscono alleanze strategiche al posto di acquisire sin da subito importanti industrie belliche di quel paese. Nei mercati da consolidare al fianco delle alleanze si aprono filiali e si acquisiscono

imprese. Nei mercati ad alto potenziale in un primo momento la società prova a istituire alleanze strategiche se non vi riesce passa all'acquisizione di industrie locali ed all'apertura di sue filiali sul territorio. Come si nota si tratta di una strategia che diventa via via più aggressiva a seconda del mercato da penetrare.

(Galileo)

Il pomeriggio lo rividi.

Se ne stava sdraiato supino con gli occhi chiusi, mi ritirai senza far rumore, ma lo sentii mormorare:

'Vivere onestamente, morire, morire...'

Restai ad ascoltare.

Non ci fu altro!

Stava provando un discorso nel sonno, oppure era un frammento di frase da qualche articolo di giornale?

Aveva scritto per dei giornali e intendeva rifarlo, 'per la promozione delle mie idee. È un dovere'.

Era una tenebra impenetrabile la sua.

Io lo guardavo come si osserva un uomo che giace in fondo a un precipizio dove non splende mai il sole. Ma non avevo molto tempo da dedicargli, perché aiutavo il macchinista a smontare i cilindri che perdevano, a raddrizzare una biella contorta e cose del genere. Vivevo in una confusione infernale di ruggine, limatura, dadi, bulloni, chiavi, martelli, trapani – cose che detesto, perché non ci so fare. Badavo alla piccola fucina che fortunatamente avevamo a bordo; faticavo fino all'esaurimento in mezzo al dannato mucchio di rottami – fino a quando i brividi erano così forti che non mi permettevano di stare in piedi.

Una sera entrando con una candela trasalii sentendogli dire con voce un po' tremula:

'Eccomi qui disteso al buio, che aspetto la morte'.

La luce era a pochi centimetri dai suoi occhi. Mi forzai a mormorare: 'Oh, sciocchezze!' e restai curvo su di lui come impietrito...

...Non avevo mai visto, e spero di non vedere mai più, nulla di simile al cambiamento che avvenne nei suoi lineamenti.

Oh, non ero commosso.

Ero affascinato.

Era come se si fosse lacerato un velo...

Vidi su quel volto d'avorio l'espressione dell'orgoglio cupo, del potere spietato, del terrore vile – di una disperazione intensa e irreparabile...

E' possibile che in quel momento supremo di conoscenza completa rivivesse la sua esistenza in ogni dettaglio di desiderio, tentazione e resa?

...In un bisbiglio gridò verso qualche immagine, qualche visione – due volte lanciò un grido, un grido che non era più di un sospiro:

CHE ORRORE!

CHE ORRORE!

(Conrad, Cuore di tenebre)

ALLE ORIGINI DELL'ORRORE

Nelle botteghe delle strade dietro il Broletto verso San Satiro, a Milano, dove tecnici esperti modellavano gli ACCIAI delle armature, la cosa era ovviamente nota e appariva normale.

Mercanti erano in viaggio su molte vie con le loro mercanzie, in carovane di muli, coi carri, utilizzando barche sui fiumi; non se avevano molte notizie dopo la partenza, i familiari attendevano il ritorno confidando in Dio. Il prezzo cresce insieme alla domanda e la domanda delle armi con la guerra; portare il prodotto là dove serve per il mercante d'armi comporta dei rischi.

E' il mestiere.

Ma, balzando dai documenti, la notizia dei mercanti milanesi che girano fra le tende dell'esercito offrendo le ben temperate corazze, la vigilia della battaglia di Saint-Aubin-du-Cormier, nella campagna di Bretagna del 1488, incuriosisce, sorprende, fa scattare suggestive immagini, come sempre avviene quando la quotidianità sommersa interseca il clangore della storia maggiore.

Saint-Aubin-u-Cormier è un sito della campagna bretona, vicino al confine del ducato del regno di Francia. Un formidabile castello, oggi solo rovine, sorgeva tra uno stagno e un profondo burrone. Lo scoglio roccioso di Mont Saint Michel, tra le mutevoli e le veloci onde di marea, è a meno di una cinquantina di chilometri di distanza, ma in Normandia.

Attorno a Saint-Aubin-du-Cormier si combatté aspramente nella giornata del 27 luglio 1488. Da un lato c'erano gli uomini del re di Francia, comandati dal men

che trentenne Louis la Tramoille, il futuro ‘chavalier sans reproche’ di tutte le guerre d’Italia, che morirà nella disastrosa mischia di Pavia; dall’altro le genti d’arme del duca di Bretagna e di altri grandi signori ribelli che si erano uniti nella ‘guerra folle’.

La vittoria del giovane generale lealista ebbe conseguenze politiche di varia entità; il brillante periodo di sostanziale indipendenza della Bretagna dei duchi di Montfort, che al re di Francia prestavano solo il formale omaggio feudale, si avviò velocemente al termine un futuro re di Francia, il duca di Orléans, fatto prigioniero sul campo, cominciò un triennio di reclusione, principesca ma stretta; un trattato impose che la dodicenne figlia del duca di Bretagna, Anna, la più appetita ereditiera di Francia, non avrebbe potuto sposare senza il consenso del re e questo pose le premesse per il suo matrimonio con lo stesso monarca di lì a tre anni; l’intelligente storico Philippe de Commynes, fine diplomatico ed esperto navigatore politico finì rinchiuso per cinque mesi in una gabbia di ferro.

Nella lontana Milano, da dove gli ‘armieri’ ambulanti avevano cominciato il loro viaggio verso il cuore della Francia, era signore un figlio di Francesco Sforza, Ludovico Maria detto il Moro, un personaggio che era stato educato alla cultura umanista da Francesco Filelfo e che per quattro o cinque anni si era fatto strada verso il potere che non gli sarebbe spettato, a forza di astuzia, dissimulazione, prepotenza e intrigo. La città aveva le vie centrali selciate, l’ambizioso duomo gotico in costruzione dal 1386 e un sistema di ‘navigli’ nel quale erano stati utilisticamente coordinati corsi d’acqua naturali e canali quali il Naviglio Grande, derivato dal Ticino, il Naviglio Pavese, che restituiva le acque allo stesso fiume, la Martesana derivata dall’Adda e cominciata a scavare nel 1457. Collegata all’anello di acque che racchiudeva il centro urbano, tale rete, via via perfezionata, era stata navigabile; le acque a vario livello

erano delle ‘conche’ costruite a partire dalla metà del 400.

Milano era forse la città più ricca d’Italia, e il paese più ricco d’Europa. C’era l’agricoltura della grassa campagna irrigua; una dinamica manifattura che esportava oltralpe, fino in Catalogna e Castiglia e che ora comprendeva anche la seta, le terre a settentrione essendo punteggiate di gelsi.

Non ad altro si attendeva,

scrive un cronista,

che ad accumulare ricchezze, per le quali era aperta ogni via.

Nei terreni di sua proprietà, lungo la cerchia dei Navigli, dietro San Nazaro in Brolo, Francesco Sforza aveva fatto costruire al Filarete (1456) il grande Ospedale Maggiore, un’opera sociale in cui il cotto della tradizione lombarda decorava spazi di respiro rinasci-mentale.

In questi anni di Ludovico il Moro, dal 1480 alla fine del secolo, nel castello di Porta Giovia, in cui erano continuamente in corso lavori di trasformazione, la vita di corte era sontuosa e colta. Dotti e artisti trovavano a Milano ospitalità e fortuna; attorno agli Sforza, i molti fili della cultura italiana del tempo sembrano intrecciarsi e in certa misura fondersi. Oltre tutto risiedevano a Milano e operavano al servizio sforzesco due geni artistici. **Leonardo**, che possedeva una vigna suburbana tra le Grazie e San Vittore al Corpo, un regalo del Moro, aveva cominciato col presentare al duca una lira che *aveva fabbricato d’argento gran parte in forma d’un teschio di cavallo, cosa bizzarra e nuova.*

Farà di tutto: alcuni dei suoi capolavori, consulenze ingegneristiche, opere idrauliche, il ritratto dell’amante del duca Cecilia Gallerani, la regia di feste come quella delle nozze di Gian Galeazzo con Isabella d’Aragona.

Meditava, studiava, scriveva, fantasticava, forse vedeva veramente nelle macchie dei muri *'similitudini di diversi paesi, ornato di montagne, fiumi, sassi, alberi, pianure, grandi valli e colli.... strane arie di volti, e abiti e infinite cose...'*

Con i loro carichi di corazze, gorgere, cosciali, elmi e altre parti di armature da combattimento, più sobrie e rustiche di quelle da torneo, ma non meno 'meccanicamente' ingegnose, i mercanti armatori milanesi poterono farsi alare in barca lungo l'alzaia del Naviglio Grande fino al Ticino, per poi prendere la strada di Torino. Qui era il capoluogo delle terre piemontesi del ducato di Savoia, che non avevano ancora definitivamente orientato i loro destini verso l'Italia, anche se già uno di loro aveva tentato di prendere Milano. In realtà si barcamenavano a tener insieme i loro compositi domini, cosa resa difficile dai troppi figli: Ludovico, il padre di Bona già reggente di Milano per il figlio minore Gian Galeazzo, ne aveva avuti diciotto dalla moglie Anna di Lusignano.

Il re di Francia tendeva a considerare i Savoia come i suoi vassalli; di recente lo stato era stato retto da Iolanda, la sorella del re di Francia Luigi XI, quale moglie, e poi vedova, dell'epilettico Amedeo IX, che si guadagnò la beatificazione per la sua carità. Ora era duca un figlio di Iolanda, Carlo I detto il Guerriero, e la Francia aveva stroncato certe sue velleità di espansione. Di là dalle rosse mura di mattoni, Torino vedeva le verdi colline che scendevano al Po e, all'orizzonte, le montagne apparivano vicine. La città era piccolissima; salvo alcuni borghi lungo le strade foranee, stava racchiusa nel rettangolo insulare della colonia romana.

La città non aveva nulla della pacata atmosfera barocca che ancora la contraddistingue, ma nella via Dora Grossa che era la strada commerciale, case a tre piani si allineavano ordinate, già con le arcate di portici in facciata. Le Alpi si traversavano al Moncenisio, il valico più comodo tra il Piemonte e la capitale del

ducato di Savoia. Ci si arriva seguendo a ritroso il corso della Dora Riparia, lungo la valle di Susa, vigilata all'imbocco, la Chiusa, dalla Sagra di San Michele, un'abbazia che fa corpo con un cocuzzolo di monte.

Sul percorso, nel borgo di Avigliana prima dell'inizio della valle, alla Sagra e infine a Susa, è facile rievocare, nel paesaggio e nelle architetture sensazioni antiche. Il tardo gotico piemontese e i primi baluginii di forme rinascimentali si esprimono nel bel cotto color sangue. A Susa il borgo dei nobili, fuori città dalla cinta romana, era nato perché non trovava alloggio nella cittadina la corte dei conti sabaudi quando aveva posto qui una delle sue sedi. Prima di affrontare la salita al valico si faceva tappa a Novalese, dove si tenevano i muli di carico. Novalese è il nome di un'abbazia antica, e allora potente, che sorge poco discosto.

Subito di là del valico del Moncenisio, m. 2084, il grumo di case si chiama la Ramasse; ricorda la slitta di ramaglie con cui i giovani montanari facevano scivolare a valle i viaggiatori, risparmiando loro fatica, forse a prezzo di accresciuti rischi. Dal passo si scende in Savoia nel folto di abetaie. Di fronte biancheggiano i ghiacciai della Vanoise. La valle dell'Arc, la Maurienne, è come una ferita nella montagna, selvaggia e grandiosa; dal basso, fra enormi pendii di boschi devastati dai torrenti, nemmeno si indovinavano le sovrastanti nevi. Vicino a dove l'Arc arriva nell'Isère, si alza su una roccia il formidabile castello di Miolans. Poco oltre è Chambéry, la capitale sabauda, nell'ampia sella tra l'Isère e il lago del Bourget. Un dedalo di strette viuzze assediava il castello, che era stato ingrandito e reso se non meno arcigno almeno più comodo pochi decenni prima.

Nel 1452 era pervenuta ai Savoia, al termine di una catena di eredità e donazioni, la Sindone, il sudario di Cristo, ma al momento del viaggio degli armorari di Milano non era ancora ultimata la Sainte Chapelle, al suo trasferimento a Torino.

La Loira è il più lungo fiume di Francia (1020 Km). Scende dal Massiccio Centrale scorrendo sinuosamente verso settentrione; molto a valle di Roanne, a Nevers, riceve il suo principale affluente, l'Allier; poi per oltre 500 chilometri, bagnando Berry, Orleanese e Angiò, descrive un grande arco verso occidente, con l'apice settentrionale a Orleans, per allargarsi infine nell'estuario sull'Atlantico. Il tratto da Gien ad Aners e le plaghe ai due lati del fiume, il 'paese della Loira', che Rabelais amerà è considerato il giardino di Francia, quanto di più francese si possa immaginare. Probabilmente si pensava già così quando i mercanti di Milano scendevano il fiume: vigneti al bordo delle colline, pioppi e salici nella larga valle dell'Orleanese, scorrere lento di acque azzurre tra banchi di sabbia dorata nella luce della Turenna.

Era il paesaggio amato dai re, che in quest'epoca soggiornano sulla Loira: Carlo VII a Chinon, Luigi XI a Plessis-les-Tours, Carlo VIII ad Amboise.

Re e principi che prediligevano i cani e la caccia, la falconeria e gli uccelli esotici, che tenevano scimmie e leoni nei fossati dei castelli, pappagalli in camera da letto; rinnovavano col meglio del garbo gotico arcigne dimore, cominciarono a impiantare piacevoli giardini con pergole, fresche fontane e tappeti fioriti, anche prima che il religioso napoletano don Pacello di Mercogliano, portato da Carlo VIII dal suo nuovo regno mediterraneo, sistemasse 'all'italiana' i giardini di Amboise e Blois. Le aiuole fitte di fiori, che allietavano il duca Jean de Berry e il re Renato d'Angiò, passano negli sfondi turchini o rosa degli arazzi delle manifatture della Loira denominati 'mille-fleurs', nei quali le idilliche scene di vita cortigianesca o pastorale si svolgono contro un tappeto di fiori frammischiati a scoiattoli, pavoni, pernici e leprotti.

Per recuperare l'immagine del 'giardino di Francia' nell'ultimo scorcio del XV secolo, occorre ricordare che

la 'Renaissance' non era ancora cominciata. La regione della Loira era piena di castelli, ma i più celebri dei 'castelli della Loira' – espressione in cui la parola castello ha un'eccezione particolarissima – non esistevano: Chenonceaux di Diana di Poitiers, che è sulla Cher e si allunga tra le due rive del fiume, non era stato ancora cominciato; Azay-le-Rideau si chiamava Azay-le-Brulé, poiché il delfino che era passato di lì, nel 1418, era stato insultato dalla guarnigione e allora aveva assaltato il luogo, fatto giustiziare il capitano e i suoi 350.000 uomini, bruciato il villaggio; nella foresta a qualche miglio da Blois, dove Francesco I farà costruire l'immaginoso castello di Chambord, dalle candide pareti e la fantasmagorica terrazza con gli infiniti pinnacoli, comignoli e frecce intorno alla lanterna, c'era solo una rocchetta per le caccie del signore di Blois.

C'era il pericolo dei banchi di sabbia e delle piene, il disturbo delle derivazioni per le ruote ad acqua e dei pedaggi, tuttavia la navigazione sulla Loira era ben organizzata e veloce; si andava in sei giorni da Orléans a Nantes e ne potevano bastare da 15 a 20, con po' di fortuna per tornare controcorrente, i venti regolari dall'Atlantico soffiavano nelle vele e nelle pale dei mulini sulle creste delle colline. Dal 300 una Communauté des marchands, con sede a Orléans, provvedeva a certe necessarie manutenzioni lungo la via d'acqua e percepiva un obolo, che si doveva deporre in cassette speciali lungo le rive del fiume. I marinai fiumaroli erano tipi robusti, eccessivi nei modi, turbolenti nelle osterie.

Il castello di Blois su un costone dirupato a dominio della città, era ben diverso da quello attuale, che è uno dei luoghi classici della Renaissance. Già Carlo d'Orleans, il poeta, l'aveva tuttavia illeggiadrito e vi aveva tenuto corte, dopo il ritorno dai venticinque anni di prigionia e fino alla morte (1465), fra eleganti dame, letterati col vizio dell'allegoria e contese poetiche. A una giostra di poesia aveva preso parte Francois Villon e aveva vinto (1457) con la ballata *'Je meurs de soif auprès de*

la fontaine'. Oltre che in quello del titolo, c'erano altri conturbanti aforismi, giochi d'intelligenza in cui l'accorato sconforto d'amore sprizza dall'accostamento di contraddittori concetti, nei versi del celebre componimento poetico, 'Je ris en pleurs et attends sans espoir' e 'Rien ne m'est sur que la chose incertaine'.

Il principe Carlo, due volte vedovo, a cinquant'anni si era sposato con una quattordicenne e a settantuno aveva avuto un figlio, il ribelle che sarà battuto nella guerra a cui i milanesi correvano per vendere armature, il prossimo re Luigi XII. Francois Villon, invece, sulle rive della Loira era poi finito per un periodo in prigione, a Meung-sur-Loire nel castello del vescovo di Orléans. Il castello di Amboise aveva in comune solo la sua posizione sopra i tetti del borgo con la fastosa residenza reale che faranno costruire Carlo VIII di ritorno dall'Italia, Luigi XII e Francesco I, che sulla terrazza faceva combattere cinghiali, mastini e leoni.

Carlo VIII vi morirà per aver battuto la testa in una delle gallerie che stava facendo costruire. Suo padre, Luigi XI, ci aveva sistemato la moglie a cui fu fedele, almeno a partire da un certo anno, ma che visitava di rado. Carlo VIII era nato e cresciuto ad Amboise, vi era diventato re bambino, sotto la reggenza della sorella Anna di Beaujeu e qui era stato fidanzato a Margherita d'Austria, che però non sposerà mai; alla cerimonia che si era svolta in gran pompa lui aveva tredici anni, la promessa tre. Nella chiesa di Saint-Denis facevano vedere una gabbia di legno in cui rinchiusavano i pazzi: in undici giorni ritornavano sani.

Ancora ad Amboise era già stato costruito il Clos-Lucé, la garbata dimora gotica in cui vivrà gli ultimi anni Leonardo. Il cardinale d'Aragona che visiterà in casa il vecchio artista, due anni prima della fine, vi vedrà tra gli altri quadri 'tucti perfectissimi', il ritratto di 'certa donna firentina, facta di naturale'; è la Gioconda.

A Tours affacciata alla Loira e vicina alla Cher, si lavoravano i drappi di seta intessuti d'oro. Oltre alla non finita cattedrale di Saint-Gatien dalle meravigliose vetrate, si vedeva ancora in piedi la basilica di Saint-Martin, poi saccheggiata dagli ugonotti e lasciata in abbandono fino al crollo delle volte durante la rivoluzione. Conteneva la tomba di Martino di Tours, il legionario che divise il mantello col povero e che poi fu vescovo di Gallia. Più a valle si passava da Langeais.

Luigi XI aveva fatto costruire il castello, proprio in questo castello Carlo VIII (1491) sposerà Anna di Bretagna, la signora del prezioso ducato, la cui potenza era stata umiliata nella battaglia di Saint-Aubin-du-Cormier. Probabilmente i mercanti di armature saranno sbarcati alla confluenza della Maine, per recarsi alla vicina Angers e poi avviarsi verso la Bretagna seguendo la valle della Mayenne, in cui il fiume scorre tra pendii ripidi coperti di castagni e ginestre. Nell'Angers che si lasciavano alle spalle, il castello rinnovato da san Luigi, tutto a bande di ardesia e di pietra bianche, aveva le diciassette torri che ancora finivano con merli, caditoie a cono. I mercanti di armature si spinsero fino al Mont-Saint-Michel. Forse si unirono ai pellegrini che rischiavano di finire annegati nel traversare la baia fino allo scoglio roccioso per venerare il santo, e compravano come ricordo ampolle di piombo da riempire della sabbia della riva.

...Anche i mercanti d'armi credevano negli arcangeli.

