

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 17 febbraio 2019

Tre temi in questo “ viaggio “: Economia/Finanza, Scuola-Lavoro, Sicurezza Porti e Navi

STORIE DI PIRATI E PIRATESSE del XVIII Secolo ,ed Magenes, di Annamaria “Lilla “ Mariotti , € 18, è l'ultimo in ordine di tempo della grande scrittrice che ha dedicato vita e opere alla ricerca storica, delle, isole,, dei fari, degli uomini sui mari, compresi i c.d. pirati , una storia nella storia, che presenteremo nel prossimo DL NEWS.

E' mancato Armando Sisto

L'11 febbraio è mancato il Rag. Armando Sisto, fino al 2015 Presidente del Collegio dei Revisori dei Conti di Confitarma. Da tutti stimato per la sua professionalità e affidabilità e amato per la sua straordinaria grande umanità, il Rag. Sisto, sin dalla sua fondazione nei primi anni '50, ha lavorato nella Società d'Amico di Navigazione di cui è stato Consigliere Delegato e Direttore Amministrativo. Nella sua lunga carriera ha ricoperto altri numerosi e importanti incarichi tra i quali ricordiamo quello di Presidente del Fondo Nazionale Marittimi e di Sindaco della Telemar. Il Presidente, i Consiglieri e tutta la Struttura della Confederazione Italiana Armatori hanno espresso le più sincere condoglianze a Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, per la scomparsa di suo padre.

Questo il comunicato ufficiale di Confitarma. Mi unisco con partecipazione perché Armando Sisto è stato un grande amico di mio zio comandante Edoardo Giassi, (primo cugino di mio padre), già ispettore con la D'Amico e poi , quasi un rapporto familiare, con me. Sisto con cui spesso interloquivamo (ci siamo incontrati poche volte purtroppo) sui temi tecnici e storici tra cui ricordo il mio libro L'odissea del Foscolo. Molto opportunamente mi fece alcune osservazioni sulle vicende commerciali di questa unità della Tirrenia che si rese protagonista con l'equipaggio a Dunquerque di una memorabile odisea, forse la più bella e drammatica pagina della nostra marina mercantile. Che cara persona, Armando Sisto, si pensa di essere sempre eterni, l'umanità e la familiarità lo sono e durano, a Luca e alla famiglia il mio cordoglio affettuoso. (DL)

LE NOSTRE CONVERSAZIONI IN TIMONERIA

Erga Edizioni- Genova è uscita con una serie di libri molto interessanti di carattere storico e di attualità. Ne parleremo . www.erga.it

L'ACCADEMIA NON PARTECIPA ALLE INIZIATIVE DELL'ATENEO GENOVESE

Caro Decio,

leggo nelle tue news “06 DL NEWS 2019 VOL XIII - DL NEWS COMUNICAZIONE Foglio telematico di Decio Lucano 08 febbraio 2019, l’articolo “DALL’ UNIVERSITA’ DI GENOVA UNA LAUREA PER GLI UFFICIALI DELLA MARINA MERCANTILE”.

In detto articolo si parla anche della “Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile (UNIGE è tra i fondatori)” tra i soggetti promotori dell’iniziativa.

Con la presente confermo che UNIGE è tra i fondatori della Fondazione Accademia, ma preciso che l’Accademia non è stata coinvolta e non partecipa in alcun modo alla iniziativa di cui si parla nell’articolo.

Ti prego cortesemente di pubblicare tale precisazione.

Grazie Decio e buon lavoro.

DANIELA FARA

Direttore Generale

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

Via Oderico 10, 16145, Genova

Tel.: 0039 010 3622472 Fax: 0039 010 3705599 Cell.: 0039 335 7355573

Website: <http://www.accademiamarinamercantile.it> Email: info@faimm.it

DOWNTURN DEL MERCATO DRY: CAUSE E FUTURO di Fabrizio Vettosi

Carissimi, mi sembra alquanto puntuale e come al solito efficace la nota di Massimo Granieri sul drop del mercato dry. Anche su questo punto mi permetto di segnalare, a costo di essere considerato un “menagramo” dalla nutrita pattuglia di miei detrattori che mi considera un “allarmista”, che avevo previsto questo downturn del mercato. Gran parte dell’upside del mercato dry visto negli ultimi sei mesi è stato determinato più o meno dalle stesse ragioni che

hanno generato analogo andamento nel segmento container, ovvero un over-demand causata dai maggiori stock Chinesi in reazione all'applicazione delle preannunciate tariffe doganali a seguito della "guerra dei dazi" tra USA e China. Il progressivo destocking, unito agli effetti stagionali del Capodanno Chineso, nonché all'inarrestabile fenomeno di decarbonization che sta impattando sul seaborne trade di steam coal, una maggiore selettività produttiva in ambito steel mills, una frenata della domanda di acciaio, stanno seriamente minando i fondamentali del segmento dry. A questo punto dobbiamo domandarci se si tratta di cambiamento strutturale ampiamente annunciato e prevedibile. Ed invece siamo qui a piangere per la ripresa dell'orderbook determinato dai soliti soloni e scienziati che non si arrendono a comprendere che il mondo è cambiato e che non valgono i pattern che per secoli hanno accompagnato l'industria; ma si sa lo shipping è fatto di "nobiltà" e chi non lo è non ha diritto alla parola!

Fabrizio Vettosi

Managing Director

Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

Via Fiori Oscuri, 11 20121 Milano Phone: +39 02 87211311

CHE COSA SIGNIFICA IL GIORNO DEL RICORDO

Il 10 febbraio il presidente della Repubblica, Mattarella, ha fatto un memorabile discorso al Quirinale ricevendo le famiglie dei giuliani dalmati infoibati dopo la fine della guerra; parole vere non parlare quelle del,nostro presidente,, che hanno anche irritato , nonostante la presenza in sala degli ambasciatori, i presidenti della Croazia e della Slovenia.Non vogliamo aggiungere altro alla lettera scritta col cuore e intelligenza della scrittrice Anna Bartiromo, tranne da parte mia che non ci sono più tornato in quelle terre dove sono nato, e mai andrò a portare anche i miei soldi a chi-- contro la Storia – ci ha rubato le più belle terre adriatiche. (DL)

... Ricordare, riflettere, meditare e- perché no pregare!- Magari l'essere umano(che, ahimè, troppo spesso, umano non è) non avesse mai scritto una Storia così. Luoghi dove anche il silenzio ha paura di esistere, atrocità che istintivamente addosseremmo volentieri a un demone, denunciano, invece, una realtà dove il "Demone" deve essere riconosciuto soltanto in quei dannati aguzzini in quanto è l'uomo a gestire il "libero arbitrio" e non altri. Il Male chiamato Lager, sia esso ad AUSCHWITZ o altrove, non può giustificarsi solo nel nome di un angelo ribelle bensì relazionarsi ad una forma estrema di sadomasochismo socio-politico, avido di distruzione, al fine di garantirsi l'affermazione assoluta di un IO narcisista, perverso e malnato che si compiaceva nel definire tutto questo Olocausto -pulizia etnica- buttando in tal

calderone Ebrei, omosessuali, disabili e barboni nella piena consapevolezza di quanto si stava perpetrando. Più libero arbitrio di così...

Non so voi ma troppe volte usiamo il'' Diverso'' come capro espiatorio della nostra sciente ferocia. Intendo che, a mio avviso, qualcosa non funziona ovvero non credo che Diavolo sia direttamente proporzionale alla cattiveria umana, comunque si esprima, poichè, in tal caso, sacrificiamo del tutto il Libero arbitrio sull'ara della totale assenza o della completa non ingerenza nelle nostre azioni e allora come inneggiare all'Uno ignorando l'Altro e viceversa? Il fatto è, che io credo in ciò che facciamo e che decidiamo in relazione alla nostra volontà o meno di attuare una cosa piuttosto che un'altra. Credetemi, l'atroce e amara Storia dei Lager non è stata scritta da folli ma solo da pervertiti. AMARAMENTE.

Anna Bartiromo

EMSA NEWS

Dear DL News, new EMSA tender launched: EMSA OP/4/2019

Study of the Risks and Regulatory Issues of Specific Cases of Maritime Autonomous Surface Ships (SAFEMASS)

Provision of Publications and Subscriptions

For additional information visit the Procurement section of the EMSA website.

European Maritime Safety Agency (EMSA)

MARITTIMI, BANDIERE, NORMATIVE , IL MANTRA DELLE CENTINAIA DI MIGLIAIA DI MARITTIMI DISOCCUPATI.

di Fabrizio Vettosi

Caro Decio,

Senza entrare nel merito del dibattito politico ed Associativo; non ne sono capace in quanto tecnico e "ragioniere" mi baso solo sui numeri e dico : ma di cosa parliamo ? Innanzitutto, e ribadisco senza polemica, vorrei capire chi ha tirato fuori il numero dei presunti 200 mila marittimi nei prossimi anni, forse qualcuno dovrebbe ripassare al setaccio le tabelle di armamento per rendersi conto che se sommiamo tutte le navi in orderbook al Mondo, incluse le navi da crociera, probabilmente si arriva ad un fabbisogno per equipaggi pari a circa la metà rispetto al "mantra" dei 200 mila (nel Mediterraneo, ma cosa significa?) indicati nella pubblica rassegna; comunque attendiamo che la fonte del numero

si faccia avanti, così come speriamo che qualcuno certifichi il numero dei “disoccupati”. Nel mentre posso solo dire che, da umilissimo analista senza nome (e soprattutto cognome “armatoriale”) mi sembra che il nostro settore rimanga fermo ancora nel tempo senza rendersi conto che, vogliamo o non vogliamo, il Mondo intorno a noi si muove con cambiamenti epocali (già in corso da anni) fatti di “navi intelligenti” (per non dire autonome) ed ecologiche, “smart company”, blockchain, e soprattutto una diversa formazione ed organizzazione del lavoro che, al di là del romanticismo di qualcuno, deve fare i conti anche con nuove norme e skills professionali.

Ritorniamo al nostro tema, e soprattutto alle irrazionali proposte di chi vorrebbe “dissociare” le “regole” dalla “bandiera” connettendole, invece, alla natura giuridica del rapporto di lavoro. Fermo restando che le regole comunitarie già prevedono (inclusa l’Italia che ha recepito la Legge Europea nel dicembre 2016) l’accesso ai benefici dei differenti regimi comunitari pur adottando una bandiera (comunitaria) diversa dal Paese in cui si è deciso di avere una stabile organizzazione; ad esempio un Italiano può beneficiare della tonnage tax pur adottando la bandiera Maltese e viceversa un maltese purché fissi una stabile organizzazione in Italia. Il tema della competitività delle bandiere è stato più volte oggetto di scrutinio e confronto competitivo in ambito comunitario al fine di definire una comparazione giuridica con le famose FOC (Flag of Convenience).

Il valore delle navi , il Registro Internazionale, regole e bandiera

Soffermandoci ancora sul nostro caso è evidente che il link “genuino” tra bandiera e rapporto di lavoro ha consentito il prosperare delle nostre aziende, lo svilupparsi delle stesse, e da ultimo anche il difendersi in un contesto negativo e di cambiamento che, come sappiamo, si sta protraendo praticamente dal 2009. Si rammenta, inoltre, che delle 1448 navi di bandiera Italiana per un valore di mercato di circa 34 mld. Ben la metà del valore è rappresentato da traghetti e crociere che al tempo stesso forniscono circa 2/3 del totale marittimi Italiani il cui totale supera le 40 mila unità (per avere un’idea dell’impatto del Registro Internazionale si pensi che i marittimi Greci imbarcati su navi di interesse Greco è di circa 16 mila unità, nonostante la Flotta Greca di proprietà sia oltre 11 volte più grande di quella Italiana in termini di dwt). Cosa significa ciò ?significa che queste aziende, soprattutto caratterizzate da complessi corporate staff a terra, alimentano stabili organizzazioni con know-how (vedi i.e. : Grimaldi, Costa, Moby, GNV, etc.) ed occupazione. Il discorso sarebbe estremamente distruttivo se fosse tranciato il legame tra regole e bandiera (c.d. genuine link) con la presunta motivazione di favorire una maggiore occupazione e che si tradurrebbe, invece, in una perdita di risorse umane proprio in quei segmenti in cui vantiamo uno storico know-how (tanker, rinfuse, chimichiere) , alla prese con un mercato complesso e difficile, ma al tempo stesso di facile ricollocazione fisica. Ma si sa, noi Italiani siamo bravi ad autodistruggerci ed a

distruggere quello che di buono abbiamo pur di eccedere nel nostro ego personale e nel protagonismo. Giusto come chiosa, ricordo ai corti di memoria, che quando fu introdotto il Registro Internazionale, proprio su corretta istanza di qualche players che oggi reclama una maggiore “autarchia” lavorativa, fu esteso il concetto di cabotaggio comunitario inserendo il limite delle 100 miglia indipendentemente dal porto di partenza ed arrivo.

In sintesi, forse un maggior equilibrio, scevro da interessi di parte può condurre a considerazioni maggiormente sensate che favoriscono il processo “educativo” tecnico dei nostri politici in perenne campagna elettorale.

Fabrizio Vettosi

Managing Director

Venice Shipping and Logistics

Sito StandbyEngine di John Gatti visitatelo

SICUREZZA E MANOVRE NEI PORTI

di Gaetano Mortola

Caro Decio, hai richiesto il mio pensiero sul tema “sicurezza manovre nei porti”
Mi rifaccio naturalmente alla mia esperienza di mare ma soprattutto da ciò che ho visto durante la mia attività di perito navale, svolta in un arco di circa 15 anni e non ancora terminata, perché quando ci sono incidenti li discuto sempre con mio figlio che è il direttore di “Control System Survey” di BCN, che opera oramai da anni in campo internazionale.

Ci sono capitani che hanno il talento naturale di manovratori e ci sono capitani che , anche dopo aver partecipato a corsi di “shiphandling” rimangono scarsi manovratori. Ne ho conosciuti direttamente due.

Quelli col dono naturale invece, dopo aver partecipato a corsi di manovra simulata o pratica tipo “ Grenoble” hanno grandemente migliorato le loro conoscenze navali in questo campo.

Io ritengo che tutti i capitani (compresi primi uff.li) dovrebbero partecipare a corsi di “shiphandling” soprattutto a “Grenoble”, dove l’insegnamento è più completo e pratico. Si manovra su modelli di quasi tutti i tipi di navi e a Grenoble insegnano anche ad usare le ANCORE. Ti fanno andare all’ormeggio con modelli di petroliere cariche da 500.00 DWT dragando l’ancora (senza rimorchiatori).

Nei corsi simulati di “shiphandling” si fanno poi manovre ai limiti del possibile , inserendo nel programma correnti e vento a piacimento dell’istruttore. Esempio, il sottoscritto prima di prendere il comando di una petroliera da 150.00 DWT doppio scafo il mio armatore mi mandò a fare un corso simulato a Genova. Nel terminal di Quebeque mi fecero andare all’ormeggio con la poppa, senza rimorchiatori, dopo aver girato la nave nel fiume controcorrente. Il

diagramma di questa manovra perfettamente riuscita lo conservo da portarmi nella tomba. Mi fecero un mucchio di complimenti.

L'uso delle ancore

Per le navi le ancore sono come le marce per una autovettura : Si usano i freni ma si devono anche usare le marce contemporaneamente per diminuire la velocità, anche in casi di emergenza.

Ho imparato ad usarle bene ma me lo aveva già insegnato mio padre . Nei porti e navigazione in canale le ancore devono essere sempre pronte all'uso, a meno che non venga segnalato diversamente per motivi particolari. Durante i molti incidenti nei porti che ho dovuto periziare ho purtroppo notato che comandanti e piloti si dimenticano (diciamo così) che la nave è fornita di due ancore.

Bisogna però saperle usare bene, tenendo conto del fondale per poter allascare la giusta quantità di catena affinché faccia presa sul fondo e freni l'abbrivo. Dare fondo alle ancore (una o ambedue a seconda dei casi) magari non evita una collisione ma certamente (se usate bene) ne diminuiscono la forza di impatto e quindi i danni. Vedere quel caso a Genova del Jolly che, secondo quanto da me appurato, non le usò in tempo ed in modo appropriato. Se non erro era una nave a forte rischio di black out.

I comandanti devono tenere presente che nessuna nave è esente da "black out" e l'emergenza è sempre un rischio presente in qualsiasi manovra quindi non si devono dimenticare che le ancore possono salvare la nave ed anche la patente. Ci sono navi che navigano sempre anche se il loro apparato motore è a forte rischio di black out ed allora l'uso appropriato delle ancore diventa un credo. I manovratori, poi, non devono mai dimenticare il "momentum" massa per velocità e, quando devono girare la nave in porto (nei "turning circe", come fece la Jolly) dette manovre devono essere eseguite a velocità controllata (ne so qualcosa anche io stesso, incidente raccontato nel mio libro) .Ti dirò che nell'ultimo incidente portuale che ho studiato con mio figlio ci sono state varie responsabilità tra piloti, rimorchiatori e comandante che non ha saputo prendere la giusta decisione. A volte il pilota bisogna metterlo da parte per prendere in mano le redini della manovra.

Decio , i periti navali devono lavorare , quindi comandanti e piloti devono continuare a fare danni (senza vittime o feriti)!

Capt. Gaetano Mortola

Il concetto del momentum

Il mio rapporto , Decio, non è completo se non aggiungo quanto segue :

Il manovratore di navi non deve mai dimenticare il concetto del "momentum", massa per velocità. Più la nave è grande più è importante specie se la nave di grosso DWT è carica . Ricordo le grosse petroliere a pieno carico dove bisogna

governare ad una velocità adeguata per avere sempre un buon effetto del timone ; si manovra a colpi di timone e d'elica tenendo sempre d'occhio il "rate of turn indicator".

Il "rate of turn indicator " si deve anche tenere d'occhio in navigazione nel caso si debba accostare per evitare un'altra nave. La velocità di accostata deve essere tenuta sotto controllo, dosando il timone quanto basta per non andare appunto fuori controllo (Si potrebbe dire in overdrive). Ogni nave ha il suo limite, da carica e da scarica, che l'ufficiale in comando di guardia deve conoscere.

Riporto un fatto mai dimenticato : Grossa petroliera carica, in pieno Sud Atlantico, di mattina, northbound. Traffico quasi inesistente. Io ero sul castello di prua a fare dei controlli, radiolina appesa al collo . Siamo però per passare contro bordo ad una veloce nave portacontainer , port to port, distanza di sicurezza (2 mg). Poco prima di giungere al nostro traverso la nave subisce un black out. Ci sta venendo addosso. Il terzo ufficiale mi urla il pericolo. Prendo io il comando da prua e con la radiolina gli do gli ordini. In moto la seconda pompa del timone, avvertire in macchina dell'emergenza. Timone a mano . Poi tutto a dritta, dicendogli anche di leggermi i valori del "rate of turn indicator", poi tutto a sinistra. Ho così mantenuto il controllo delle accostate e la grossa portacontainer ci passa di poppa ad una certa distanza ma non troppa. Avevo sotto i piedi una nave carica lunga 350 mt, si cerca di non lasciare nulla al caso. Fu una bella tematica poi discussa durante il " meeting di sicurezza".

E poi c'è il fattore VENTO e CORRENTE. Tutte le navi di un certo DWT dovrebbero avere in sala nautica i grafici dei valori della forza del vento sullo scafo (opera morta) e della corrente (opera viva). Serve anche in porto , ormeggiati, per decidere quanti cavi occorrono per essere in sicurezza. Ci sono poi le eccezioni quando una nave è ormeggiata in fiamara dove temibile è il cambio di marea.

Gli esempi sono importanti nel nostro mestiere: Entrata nella canaletta del porto di Zeebrugge (Belgio). Petroliera semicarica da 300.000DWT. Allibbo a Lime Bay per raggiungere il pescaggio limite nella canaletta. Entrata con corrente al traverso eastbound. Velocità iniziale di circa 10 nodi con deriva di 30 gradi a dritta per mantenere il centro nave nel mezzo della canaletta, fino all'entrata del porto, dove bisogna subito fermare la nave, con la macchina indietro ma anche con l'ausilio di 4 rimorchiatori e le due ANCORE pronte all'uso. Consigliai la Esso di non inviarmi mai più simili petroliere.

Chi deve temere di più il vento? Navi da crociera, traghetti, Carcarrier, Portacontainer, insomma navi di alto bordo. Grafici degli effetti del vento in sala nautica molto importanti. Mentre le grosse navi cariche devono temere la corrente. Comandanti e piloti devono comunque conoscere che si può procedere nei canali sotto l'azione del vento o della corrente correggendo la rotta con un sufficiente angolo di scarroccio o deriva, senza dover aumentare troppo la velocità. Nei canali portuali esiste una velocità massima che in genere è di sei

nodi. In un canale portuale una nave da crociera transitò con vento forte quasi al traverso a 11 nodi di velocità, assistita anche da due rimorchiatori. Causarono la rottura di due cavi ad una grossa petroliera ormeggiata lungo il canale, un terminal situato verso l'uscita, dove il canale era anche più ampio. I bracci meccanici furono danneggiati. Fortunatamente non ci fu "pollution". Fermo del terminal per un mese, riparazione dei bracci, in totale una grossa somma di denaro. Il pilota liberò i rimorchiatori prima di arrivare nei pressi della petroliera. Sarebbe bastato fermare l'elica nel transitarle vicino, una regola d'oro, da usare nei canali quando ci si avvicina a navi ormeggiate. Anche con vento a raffiche 11 nodi furono davvero troppi.

Descrivo un'altra buona regola da usarsi durante gli ormeggi difficili specie con cattivo tempo. Oramai sono universalmente usate le radioline ma esiste anche il "Talk back system", sistema fisso per dare gli ordini a poppa e a prua. Ho imparato che bisogna usare un linguaggio corto, incisivo, chiaro, pratico, meno parole si usano meglio è e, scandite bene. Ho navigato con comandanti che nel dare gli ordini durante le manovre si dilungavano in inutili chiacchiere. E occhio ai cavi rinviiati con angoli di 90 gradi quando vengono in forza. La rottura ha causato molti incidenti mortali.

Con tanti saluti

Capt. G.aetano Mortola

Siamo uomini o robot? Il futuro dei porti

Negli ultimi anni il settore dei trasporti sta attraversando una fase di profonda trasformazione, riconducibile essenzialmente all'ingresso di nuovi e sempre più sofisticati sistemi tecnologici. tale cambiamento ha interessato anche i principali porti europei, dove ormai da tempo si assiste ad una graduale modifica del tradizionale assetto del lavoro portuale.

Al netto di quelli che possono essere gli indiscutibili vantaggi derivanti dall'avvento dei processi di automazione e digitalizzazione, soprattutto sotto il profilo della qualità del lavoro, resta da considerare la questione relativa alla conseguente ed implicita riduzione del capitale umano in termini di occupazione. i rischi sono purtroppo concreti: secondo uno studio congiunto, realizzato dall'If (federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti) e dalla World maritime university dal titolo "Transport in 2040: how automation and technology will impact the future of work", alcune figure professionali, come ad esempio quella degli addetti al carico/scarico delle merci e dei gruisti, potrebbero essere nell'arco di un ventennio definitivamente soppiantate.

Emblematica è stata la vicenda del porto di Rotterdam, dove la transizione verso l'industria 4.0 è stata praticata in modo decisamente consistente e per certi aspetti anche in maniera piuttosto cinica.

Nello specifico, la nascita del secondo terminal (APM terminals maasvlakte 2) completamente robotizzato, ha dato luogo a durissimi conflitti con le parti

sociali, le quali solo dopo estenuanti trattative sono riuscite ad evitare l'estromissione di gran parte delle maestranze dal contesto produttivo.

Nel porto (iper automatizzato) di Amburgo invece, uno dei principali del Nord Europa, i contenitori sui piazzali vengono già movimentati con carrelli pilotati da un unico centro di comando, anche in questo caso non senza ripercussioni sul fronte dell'impiego di manodopera con un 25% in meno di operatori rispetto alle strutture classiche di altri scali.

Pur nella consapevolezza che il progresso non possa essere arrestato, si possono tuttavia introdurre meccanismi, atti a limitare gli effetti collaterali dell'innovazione tecnologica sui lavoratori, mediante apposite misure di politiche sociali e soprattutto facendo leva sul fattore determinante della formazione e riqualificazione professionale.

La vera sfida è pertanto rappresentata dalla capacità di saper governare e regolamentare questi processi di sviluppo, partendo tassativamente dalla centralità che deve essere assicurata all'individuo.

All'interno di questa cornice, risulta indispensabile stabilire regole, valori e leggi che definiscano una sorta di codice etico per le intelligenze artificiali, affinché esse siano effettivamente al servizio dell'uomo e non viceversa.

A mio parere, per poter attuare ciò, occorre che tutte le parti in causa (decisori politici, istituzioni, imprese, sindacati, ecc.), anticipino l'impatto che questi cambiamenti avranno sul comparto (portuale), facendosi interpreti di una tecnologia intesa non come una minaccia da scongiurare, bensì come strumento di un nuovo umanesimo.

Felice Magarelli

INTERVIENE IL PROF. SILVESTRO SANNINO

QUANDO AI MINISTERI C'ERANO GRANDI DIRIGENTI E QUANDO SI FORMAVA UNA COSCIENZA DELLA EDUCAZIONE PERMANENTE NEL MONDO DELLA SCUOLA E DELLE NAVI

In questi giorni ancora si discute da più parti del possesso del titolo di laurea per gli ufficiali di marina mercantile; vi era anche la questione dei programmi di studi nautici in relazione alla tecnologia e alla STCW Manila; inoltre è riemerso l'antico problema di possibili occupazioni a terra di marittimi...etc. Ed in giro si sentono spesso ipotesi e proposte un po' strane. Nel 1986 in un incontro a Cagliari tra gli Istituti Nautici Italiani promosso da Emanuele Caruso, furono

invitati i ministri della Marina Mercantile Prandini e della pubblica istruzione Falcucci.

Purtroppo non vi fu un seguito e l'equivoco sulla formazione degli ufficiali non pare si sia dissolto...E tante altre cose le conosci meglio di me perchè le hai vissute da vicino! Aldo Grimaldi, che da poco ci ha lasciati, pensava in buona fede di poter organizzare a Genova un team per il training a bordo; poi dovette lasciare il compito al fratello Ugo che chiamò Corradino Ciampa ed il problema venne a soluzione. Penso che se non si conosce bene la scuola, l'università e la ricerca (MIUR) è difficile immaginare soluzioni valide nel merito. A distribuire titoli e certificati non ci vogliono speciali competenze; se questo non si vuole il ruolo della scuola rimane centrale anche nella vita professionale. L'educazione permanente e l'istruzione ricorrente sono concetti che già circolavano quando muovevamo i primi passi... (S.Sannino)

SCUOLA, LA PIU' GRANDE IMPRESA PRODUTTIVA (OLTRE UN MILIONE DI DIPENDENTI) E OTTO MILIONI DI CITTADINI CON GENITORI E ALUNNI COME DATORI DI LAVORO (e/o FRUITORI ?)

PARLIAMO DI SCUOLA?

In margine ad alcune recenti polemiche.

Dal “Cogito, ergo sum” (Penso, quindi sono) di Renato Cartesio allo “Strillo e anzi allucco, quindi sono” dei protagonisti televisivi nostrani.

Il ministro del MIUR (Ministero Istruzione Università e Ricerca) Marco Bussetti in visita ad Afragola (NA) ad una domanda di un cronista, che gli chiedeva come colmare il gap tra le scuole del nord e quelle del sud e se verranno erogati nuovi fondi, rispondeva “Ci vuole impegno del sud, vi dovete impegnare forte. Questo ci vuole. Fondi? No, impegno, lavoro, sacrificio; impegno,lavoro, sacrificio”. Subito proteste da ogni parte contro il maldestro Ministro. Il vice premier Di Maio: “Se un ministro dice una fesseria sulla scuola, chiede scusa. Punto”. Questi in estrema sintesi i fatti di Afragola da cui una caterva, un putiferio di proteste, di alzate di scudi che riguardano la Scuola Italiana; in quanto tale può essere utile qualche considerazione.

IL GIURAMENTO

Premetto che quando sono entrato nei ruoli della Pubblica Istruzione, nel 1971, ho prestato giuramento: “ Prometto di essere fedele alla Repubblica, di osservare lealmente la Costituzione e le leggi dello Stato, di adempiere ai doveri del mio ufficio nell'interesse dell'Amministrazione per il pubblico bene”.

In veste ufficiale non ho mai sollevato critiche verso il Ministro pro tempore della P.I. mentre intorno ne sentivo di tutti i colori. Ma nella mia attività di

docente prima, e poi di preside e di ispettore, mi sarei trovato in grave disagio giuridico, morale e pedagogico se un genitore o un membro di un Collegio di Docenti mi avesse fatto notare che il Ministro della P.I. veniva redarguito da un altro ministro del Governo in carica di dire “fesserie”.

Sono in pensione da dieci anni ma questa condizione di “emerito” non mi solleva dal dovere di tenere una condotta conforme alla dignità della funzione, secondo il disposto del Testo Unico n. 3/1957 sullo Statuto dei dipendenti pubblici, in alcune osservazioni sull’episodio oggetto della presente nota.

La domanda posta dal cronista non è formulata bene. A quale “gap” si riferisce? Per quanto concerne le strutture, l’edilizia e gli spazi di servizio, essi sono di competenza dei comuni, per le scuole primarie e medie inferiori; delle province per le scuole superiori. Quindi in questo campo il Ministero non ha un ruolo attivo, salvo interventi eccezionali come si ebbe nel caso della “legge Falcucci”. Se il “gap” è riferito ai contenuti, alla preparazione degli studenti, allora dovrebbero essere indicati i riferimenti autorevoli e rappresentativi e non mi pare che ce ne siano in giro. Di fatto l’istruzione pubblica è un processo senza un proprio controllo sistematico, e purtroppo non è il solo a non avere un sistema di “Auditing interno”. Quindi il campo di sua esclusiva competenza si riduce alla gestione del personale. Ma in tale settore si discute da tempo che a parità di popolazione scolastica l’Italia impegna un personale più numeroso di altri Paesi Europei e di conseguenza paga male i suoi docenti. Inoltre bisogna tener conto del ruolo delle Regioni e dei Fondi Strutturali Europei. Per quanto riguarda questi ultimi essi sono destinati a tutto il territorio ma le regioni più arretrate, ed in particolare quelle meridionali, godono di alcuni privilegi nell’assegnazione dei fondi. Che poi l’efficacia delle attività non si sia dimostrata sempre esaltante...è un’altra storia e presenta una dinamica piuttosto notevole. La risposta del Ministro denota una buona dose di ingenuità e scarsa conoscenza del “politichese”; in sostanza non ha dimostrato di possedere una cultura adeguata al ruolo, molto delicato e impegnativo, che ricopre. Il Governo di cui è membro ha destinato la maggior parte delle risorse disponibili ad altri settori; per la Scuola Niente, Rien de Rien, Nothing, Nix, Niet.

E senza danari “non si cantano messe”! Diceva un adagio di qualche tempo fa. Ma un altro membro del Governo ha sentenziato che il Ministro Bussetti aveva detto delle “fesserie”, termine che per un ambiente come la Scuola, suona poco pedagogico per stile e per sostanza. Non so se esista ancora un senso etico e giuridico nelle relazioni civili; ma se dovesse esistere, la competenza a fare la “tirata di orecchi” sarebbe del capo del Governo, del Premier, quale responsabile della linea politica; ed i termini della “sanzione” dovrebbero avere uno stile adeguato alla bisogna ed essere improntati ad un’opportuna discrezione. Qualcuno mi dirà: ma dove vivi? Sulla Luna, non sei aggiornato, “updated”! Bene! Rispondo: Stiamo parlando di Scuola! E qui, nel caso di specie, l’antico precetto di Catone “ Vir bonus dicendi peritus” (l’uomo di valore sa dire) si adatta bene.

LA PIÙ GRANDE IMPRESA PRODUTTIVA.

Sul piano sociale la Scuola interessa direttamente otto milioni di cittadini ed i loro genitori; indirettamente tutta la popolazione della nazione. Sul piano economico la Scuola è la più grande industria del Paese: oltre un milione di dipendenti; strutture edilizie e servizi indotti di grande consistenza; un patrimonio culturale e professionale enorme che nessun'altra organizzazione civile può vantare. Eppure nonostante questo, come già ebbi a dire nel giugno dell'anno scorso su queste DL NEWS, il ministero dell'Istruzione è poco appetibile e raramente viene affidato a personalità di grande rilievo. La mancanza di un dibattito con qualche analogia a quello dei primi del '900 in cui si confrontavano Croce e Gobetti, Gentile e Salvemini...per migliorare la scuola da una parte e superare l'analfabetismo dall'altra. Poche scuole, ma buone; poche scuole, ma scuole. E per questo si chiedeva un esame di Stato severo per selezionare la migliore classe dirigente. E tra il 1920 ed il 1924 furono chiamati alla Minerva Benedetto Croce e poi Giovanni Gentile, i massimi esponenti della cultura italiana della prima metà del '900.

Oggi i problemi della Scuola sono un po' diversi; la platea scolastica è cresciuta ma la qualità dell'istruzione sia a livello docenti, sia a livello di alunni presenta non poche perplessità. Le vicende degli esami di stato (di maturità) sono un indicatore significativo. Ma la Scuola rappresenta pur sempre un patrimonio di cultura, di competenze, di professionalità che non vengono valorizzate come pure sono poco utilizzate le numerose strutture materiali e organizzative.

Ad esempio nel 1985 fu varato il Piano Nazionale per l'Informatica promosso da Franca Falcucci per affrontare sul piano scientifico ed operativo la nuova realtà legata alla diffusione del personal computer; ma il compito di "aggiornare" i docenti fu affidato a strutture esterne alla Scuola, con una esperienza in gran parte deludente, mentre si poteva valorizzare il personale degli Istituti Tecnici che avevano le necessarie competenze scientifiche ed una sensibilità didattica molto elevata. Si sarebbe risparmiato sul costo del Piano, si avrebbero avuto migliori risultati pratici e si sarebbe valorizzata una risorsa enorme di quel "patrimonio invisibile" che ha la Scuola. Il MIUR ha dovuto bandire concorsi a cattedre in cui per tre posti disponibili vi erano finanche 25.000 candidati! Eppure il ministero della Istruzione, a differenza di altri ministeri, non ha mai attuato una "politica del talento" destinando i migliori a compiti o a funzioni di studio e/o di supporto. Il docente, una volta assunto nei ruoli è trattato come un semplice numero senza alcuna cura per le sue competenze. Ancora, il MIUR poteva e potrebbe utilizzare l'Istituto della Sperimentazione per produrre modelli di "Auditing Interno" da mettere poi a disposizione delle singole Istituzioni scolastiche per valutare e comunicare all'esterno le proprie attività, come previsto dal Regolamento sull'Autonomia delle scuole. Potrebbe promuovere analisi e valutazioni delle prove triennali in sede OCSE ove l'Italia

esce sempre piuttosto malconcia. E si potrebbe continuare per un po'...Tutte queste attività sarebbero praticabili con costi modesti perché utilizzerebbero risorse interne al sistema scolastico! Un Ministro dell'Istruzione avveduto sul piano culturale, politico e sociale avrebbe molto da proporre, da fare e da produrre in questo settore non proprio secondario per la comunità civile.

LA SCUOLA È

Ma chi è il responsabile della “buona pratica”, dell’efficienza e dell’efficacia del sistema Scuola? Senza dubbio gli alunni e i genitori. Sono loro i “datori di lavoro”. Poi in sottordine gli utenti indiretti e l’intera popolazione della nazione. Ma tutti questi soggetti conoscono i principi, le basi giuridiche della funzione, delle attività della Scuola? Non mi pare, a giudicare dalle informazioni che circolano, sia nella società sia tra gli “addetti ai lavori”, che tali principi vengano richiamati e discussi. E forse è il caso di fare un breve cenno ad essi. Senza entrare nell’intricato tecnicismo costituito dalla legislazione scolastica primaria e secondaria, spesso ostica e nebulosa anche a chi deve operare con essa o è chiamato a giudicare sulla sua corretta e piena applicazione, mi limito a richiamare i tre articoli pertinenti della Costituzione (3; 30; 33) che trattano della Scuola e gli Articoli 1 e 2 del Testo Unico sulla Scuola, Decreto Legislativo 297/94.

COSTITUZIONE

Art. 3 – Sviluppo della persona umana.

Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge...E’ compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli...che impediscono il pieno sviluppo della persona umana...

Art.30 – Doveri e responsabilità dell’istruzione e dell’educazione dei giovani.

E’ dovere e diritto dei genitori mantenere, istruire ed educare i figli, anche se nati fuori del matrimonio...

Art. 33 – Libertà di insegnamento.

L’arte e la scienza sono libere e libero ne è l’insegnamento. La Repubblica detta le norme generali sull’istruzione, istituisce scuole statali per tutti gli ordini e gradi. Enti e privati hanno il diritto di istituire scuole e istituti di educazione senza oneri per lo Stato...E’ prescritto un esame di Stato per l’ammissione ai vari gradi e ordini di scuole o per la conclusione di essi e per l’abilitazione all’esercizio professionale.

NORME SULL’ISTRUZIONE – DECRETO LEGISLATIVO 297/94

Art. 1 – formazione della personalità degli alunni e libertà di insegnamento.

- a) Nel rispetto delle norme...ai docenti è garantita la libertà di insegnamento intesa come autonomia didattica e come libera espressione culturale del docente.
- b) L’esercizio di tale libertà è diretta a promuovere,...la piena personalità degli alunni.
- c) E’ garantita l’autonomia professionale nello svolgimento dell’attività didattica, scientifica...

Art. 2 – Tutela della libertà di coscienza e diritto allo studio

- a) L’azione di promozione di cui all’art. 1 è attuata “nel rispetto della coscienza civile e morale degli alunni...”

Il combinato disposto delle norme appena richiamate pone una serie di problemi e interrogativi che avrebbero bisogno di profonde, non episodiche riflessioni. Sono i genitori responsabili dell'istruzione ed educazione dei propri figli, non altri e quindi emergono delicati rapporti tra essi e le istituzioni scolastiche e i docenti in particolare. La libertà di insegnamento ha il limite del rispetto della coscienza civile e morale degli alunni. E come si individua questa coscienza civile e morale? E' così via. Ma si è mai visto in qualche sede, a cominciare dai media di comunicazione, discutere di tali realtà sociali e giuridiche? Etc. etc. E poi si vuole parlare di Scuola come si parla di pallone, di canzoni, di politica e di economia piccole piccole. Per fortuna la gente comune, almeno la gran parte, è ancora in grado di usare una "logica del buon senso" per rimediare a lacune abissali dei sempre presenti alle chiacchiere da salotto al cui confronto le "capere" svolgevano un ruolo molto più utile e convincente. Scetticismo? Sono in attesa che qualcuno mi illumini per cospargere il mio capo di abbondante cenere.

Silvestro Sannino, 13 febbraio 2019

LESSICO CHE CAMBIA, LE PAROLE DELL'ECONOMIA di Tobia Costagliola

Saper leggere e interpretare l'economia e i suoi significati ;
continua il prezioso contributo di Tobia Costagliola che
spiega una materia di non facile comprensione con il suo stile
semplice e autorevole che abbiamo imparato a conoscere e
apprezzare nelle precedenti puntate.

I GRANDI MANOVRATORI

*Breve nota introduttiva per "riavviare" questa "non petita" divulgazione
Ho notato che, man mano che mi inoltravo nell'approfondimento di alcuni tra i
vocaboli più citati negli ultimi tempi, aumentava il dibattito dal vivo sulla attuale
situazione economica italiana. Dibattito a livello politico e istituzionale in cui il
cittadino italiano tra manovra e Pil, debito pubblico e recessione, espansione e
depressione, reddito di cittadinanza e quota cento, si barcamena e, anche se
piuttosto disorientato, cerca, istintivamente, di monitorare fino a che punto può
essere coinvolto, o meglio, toccato, in bene o in male. Indubbiamente aumenta il*

numero di persone che cerca di capire qualcosa, attraverso i chiassosi dibattiti televisivi o attraverso la stampa, cercando di formarsi una personale opinione. Non so quanto ci si riesca ma, osservando nell'ambito delle mie conoscenze, noto che molti, prima o poi, ci rinunziano e cambiano canale tv o cominciano a mostrare più interesse per il Corriere dello Sport... Tuttavia, continuiamo, imperterriti, ad esaminare ancora qualche vocabolo, a livello puramente accademico, senza alcun riferimento all'attuale contesto, non solo italiano ma, direi "globale". Ormai l'aggiornamento e l'evolversi delle varie situazioni viene seguito e diffuso in tempo reale da fonti dalla provenienza più variegata non solo per quanto riguarda i fatti ma anche per le opinioni. Anche la verità resta sempre una mera "opinione"...non è mai assoluta : ciascuno se ne appropria e ne diventa custode... Riprendiamo, oggi, con i termini "Stagnazione", "Recessione", "Inflazione", "Stagflazione" continuando ad attingere alla vasta letteratura economica di origine "keynesiana" ancora considerata un valido riferimento in attesa di nuove e più efficaci teorie.

Stagnazione

Con questo termine i vocabolari più diffusi individuano uno stato di immobilità. L'essere stagnante, riferito a un liquido sta a definire un arresto del movimento, del flusso delle acque correnti, stasi, ristagno. In generale, stagnazione definisce anche un declino o quasi un arresto o una fase di stasi di una attività (specialmente economica), di un processo. Nel dizionario dei sinonimi e dei contrari, alcuni termini di carattere opposto, ne rendono più concreto il significato : crescita, espansione, incremento, ecc.

Ritornando, però, al linguaggio "economico" non posso fare a meno di rievocare J.M.Keynes che, col termine "stagnazione"(stagnation), definiva chiaramente una fase di progressiva contrazione della crescita economica meglio individuata col termine "ristagno". Il ristagno è l'evidenza di una immobilità della produzione e del reddito di una nazione che non aumentano né diminuiscono cioè, sono stagnanti per un periodo relativamente prolungato. Si tratta di una fase dell'economia caratterizzata da una crescita minima o nulla del prodotto interno lordo (Pil), della domanda e dell'occupazione, segue la fase di espansione dell'economia ed è il momento in cui si inverte la tendenza di crescita. Si accompagna anche al rallentamento della crescita dei prezzi.

Gli economisti Keynesiani (il principale esponente ne fu A.Hansen) che studiarono questo fenomeno furono chiamati ""stagnazionisti" fin da quando, negli anni '30, formularono le loro ipotesi relative alle origini della "grande depressione" americana di quel periodo.

In sostanza, gli stagnazionisti spiegano questo fenomeno come << conseguenza diretta di un insufficiente livello della domanda, che dipende da una contrazione degli investimenti; su tale base propugnano una rilevante spesa pubblica per compensare il volume di risparmio privato rimasto ozioso >>(cfr. Enciclopedia Treccani).

Tesaurizzazione

Ma a monte dell'insufficiente livello della domanda e della contrazione degli investimenti, c'è ancora un altro significativo fenomeno : la tesaurizzazione.

La tesaurizzazione è un termine generico che sta ad indicare l'accumulazione, in quantità superiore alle necessità quotidiane di moneta, metalli preziosi da parte di privati, l'aumento delle riserve bancarie e la costruzione di riserve per emergenze da parte degli Stati. La tesaurizzazione fa sì che parte della ricchezza sia lasciata improduttiva e sottratta, quindi, alla circolazione, allo scambio e all'investimento. La nozione di tesaurizzazione acquista un senso preciso e rigoroso quando la si collega all'idea di velocità di circolazione della moneta: dire che la tesaurizzazione aumenta equivale infatti a sostenere che la velocità di circolazione diminuisce. La moneta tesaurizzata è detta moneta oziosa (ingl. idle money).

Autorevoli teorie sulla Stagnazione. Stagflazione.

Immobilità, prodromo della recessione

Spero che il lettore vorrà essere indulgente per questo mio ostinato tentativo di divulgazione di teorie non mie ma soltanto finalizzato ad esprimere, con entusiasmo quasi infantile e, parzialmente, tutto quanto io abbia attinto ed imparato, malamente, da saggi, trattati di economia e dall'Enciclopedia Treccani. Continuando in questa ottica, mi prego riportare alcune ulteriori, interessanti considerazioni di Domenico Delli Gatti (Dizionario di Economia e Finanza 2012):

<< stagnazione : condizione in cui produzione e reddito nazionale restano immobili, senza aumentare né diminuire. Se relativa a un periodo prolungato, individua una fase di progressiva contrazione della crescita economica.

Condizione macroeconomica. È relativa all'attività economica aggregata, in cui il Pil non sale né scende. >>

<< Nella macroeconomia di breve periodo (quella relativa al ciclo e alle fluttuazioni economiche), la stagnazione è una condizione ciclica non sostanzialmente dissimile dalla recessione o che è prodromica della recessione vera e propria. Quando l'economia è colpita da uno shock da offerta – per es. un incremento improvviso del prezzo del petrolio, come quello del 1973-74 – si verifica un aumento del tasso di inflazione e un arresto/contrazione dell'attività produttiva, dovuta essenzialmente all'impennata dei costi di produzione, che va sotto il nome di stagflazione, crisi dei termini stagnazione e inflazione.

Nella macroeconomia di lungo periodo (quella relativa alla crescita), per stagnazione o ristagno si intende una condizione di “incapacità di crescere” dell'economia su un orizzonte temporale di lungo periodo, per es. secolare (*) La congettura stagnazionista nella teoria della crescita è la manifestazione della sfiducia, teoricamente fondata, nella spinta propulsiva del capitalismo moderno.

Essa può essere ricondotta a fattori strutturali “da offerta” (per es., l’esaurimento graduale delle risorse naturali) o da “domanda” (progressivo affievolimento della domanda aggregata). [...]

Tipicamente, questa sfiducia si manifesta in occasione di recessioni significative, come nel periodo successivo alla grande depressione degli anni 1930, quando si diffuse una teoria stagnazionista di matrice Keynesiana (a opera prevalentemente di A. Hansen), secondo la quale l’incapacità di crescere era dovuta alla stagnante propensione all’investimento. M. Kalecki e J. Steindl costruirono teorie capaci di spiegare la tendenza di lungo periodo alla stagnazione sulla base del progressivo avanzamento del potere di mercato delle imprese, con la conseguenza che il contributo degli investimenti a innalzare la domanda aggregata declina rispetto all’opposto che essi danno all’incremento della capacità produttiva. La stagnazione emerge come risultato dell’accumulo di un eccesso di capacità produttiva in un mondo dominato dai grandi oligopoli. Il lungo periodo di crescita sostenuta successivo alla Seconda guerra mondiale (tra il 1950 e il primo shock petrolifero) ha reso obsolete le teorie stagnazioniste. A seguito della crisi finanziaria globale e della grande recessione del 2008-09, idee stagnazioniste sono riemerse nella pubblicistica, che sottolinea l’impossibilità di tornare a ‘prima della crisi’ e si fa promotrice dell’idea di un ‘new normal’ caratterizzato da un tasso di crescita di lungo periodo molto più contenuto di quello sperimentato prima della grande recessione. >>

(*) Stagnazione secolare : termine coniato nel 1938 da Alvin Hansen, recentemente ripreso da Larry Summers, per illustrare uno stato in cui la crescita anemica diventa la norma e le banche centrali sono condannate a perenni politiche monetarie accomodanti per sopperire alla cronica carenza di domanda. In realtà, quanto è successo in questi anni conferma la tesi della stagnazione secolare. Basti dire che le economie occidentali sono riuscite a contenere la stagnazione con deficit pubblici molto elevati (Stati Uniti e Giappone), politiche monetarie estremamente espansive a tassi di interesse reali negativi (Europa), oppure grazie a un indebitamento privato alquanto pesante, come in Svizzera, specie, ma non solo, nel settore immobiliare. Per non parlare della crescita abnorme dei rendimenti borsistici. Il risultato è stato una crescita modesta grazie a misure finanziarie eccezionali (cfr. [www. Finanza e diritto.it](http://www.Finanza e diritto.it)).

La recessione

Ho scritto, sopra, che la stagnazione è prodromica (i.e: anticipatrice, premonitrice e sim.) della recessione vera e propria. Nel solo intento di dare maggior risonanza al termine “stagnazione”, potrei definire questo parola come “una manifestazione morbosa, con un ampio spettro di specificità”, che precede l’insorgenza dei sintomi caratteristici di una “malattia” che colpisce l’economia di una nazione. Oppure, senza scomodare la medicina, potrei azzardare che “la stagnazione è una circostanza, un fatto, un indizio che precede e annuncia il manifestarsi di un altro fenomeno generalmente portatore di complicazioni, difficoltà e cose simili...: in altri termini, “la recessione”.

Tra le economie occidentali, a partire dagli USA, esiste una sorta di convenzione secondo la quale, se il Pil si riduce meno dell'1% rispetto all'anno precedente, l'economia è in fase di stagnazione. Ma se il Pil si riduce più dell'1% rispetto all'anno precedente si entra in una fase di recessione. Negli USA, si parla di "recessione tecnica" se il Pil diminuisce per almeno due trimestri consecutivi. Avevo già precedentemente riportato teorie e dati statistici dello studio Mazziero Research e mi pregio riportare uno stralcio di recenti (benevoli...) dichiarazioni rilasciate da Maurizio Mazziero a proposito della citata convenzione e di "recessione tecnica": << [...]Si tratta di una sorta di convenzione, necessaria ad individuare nel minor tempo possibile i segnali di una economia in potenziale difficoltà per poter, eventualmente, correre ai ripari. Per individuare infatti una situazione di reale crisi occorre fare i conti anche con altri fattori quali la crescita demografica, la produzione industriale, l'occupazione ecc. Il fatto che un Paese registri una decrescita per sei mesi di seguito non significa dunque che non stia nel frattempo seminando per ottenere migliori risultati in seguito. Il verdetto "recessione tecnica" offre quindi un certo margine di recupero e di fiducia nel futuro (utile soprattutto alla politica), ma è certo un segnale che non va sottovalutato[...]>>.

Una "ricetta" per l'Italia

Ho voluto evitare, fin qui, di fare il minimo accenno alla attuale situazione italiana ma, alla luce di quanto sopra riportato, credo che ci siano sufficienti elementi per costruirci una personale opinione : la nostra economia è in una fase di stagnazione oppure è già in fase di recessione ? Consumi , spesa pubblica, investimenti, esportazioni, importazioni, debito pubblico, fisco: questi sono i parametri non solo da monitorare ma da governare per fare in modo che quella formuletta precedentemente citata esprima un Pil che, rapportato al debito pubblico, dia un soddisfacente risultato di "crescita"... Al momento, da quanto siamo in grado di capire da soli, c'è un grande e urgente bisogno di investimenti, immediato utilizzo delle risorse "giacenti" tra cui anche fondi "reversibili" della UE, riapertura dei cantieri, attuazione di Grandi Opere"ragionevolmente" e "intelligentemente" condivise. Aggiungerei, a titolo personale, una grande iniezione di fiducia "nazionale", coerente con l'attuale diffuso consenso politico, per convincere, non solo le imprese, ma anche quell'ampia fascia di elettori/risparmiatori italiani ad avere un diverso approccio verso la "finanza", per investire, in sicurezza (!), le ingenti risorse "accantonate" riducendo, così, la citata.. "tesaurizzazione"(vedasi 4DLNews2019). E' ovvio che mi riferisco a risparmio"gestito" in titoli di Stato e non a speculativi investimenti... Mi sembra una buona ricetta, no? Si potrebbe almeno tentare. Ma tutto ciò sarebbe possibile solo con un governo i cui componenti avessero una uniformità di intenti e di vedute...

A questo punto mi sorge una domanda a cui non voglio dare alcuna risposta, anche perché mi è impossibile: nei classici cicli e fluttuazioni dell'economia, dopo le fasi di depressione, stagnazione e recessione, cosa viene? Credo che

bisogna affidarsi ai comportamenti dei “manovratori” dell’economia per avere una risposta. La natura di tale risposta, positiva o negativa, ce la darà la Storia (in tempi non molto lunghi).

Divagazione antropologica finale

Dalla definizione di Pil (Prodotto interno Lordo o gross domestic product, Gdp) già lungamente sviluppata precedentemente, risultava evidente che l’entità della ben definita gamma di fattori che lo compongono scaturisce essenzialmente dal comportamento più o meno virtuoso degli “uomini” che governano le Nazioni.

Tuttavia, ho letto che molti ritengono che il Pil, come unità di misura è <<insufficiente a calcolare il livello di benessere in una società complessa. Ad esempio, considera i beni materiali ma non quelli intangibili. Arriva inoltre a calcolare come “valore” anche alcuni costi sociali e ambientali e, al contrario, non considera le attività non profit. Di fatto, si occupa solo delle transazioni di mercato. Questo limite è sempre più evidente e ha spinto a formulare indici alternativi come il Gpi (Genuine Progress Indicator) ovvero l’indicatore del progresso autentico, e addirittura il Fil (Felicità interna lorda) un parametro adottato da uno Stato, il Bhutan >> (<https://quifinanza.it/speciale/crisi-economica-parole-chiave/stagnazione-recessione/880/>).

Significativo il pensiero del Dalai Lama a questo riguardo pubblicato da Paolo Albani, nel 2017: «Come buddhista, sono convinto che il fine della nostra vita è quello di superare la sofferenza e di raggiungere la felicità. Per felicità però non intendo solamente il piacere effimero che deriva esclusivamente dai piaceri materiali. Penso ad una felicità duratura che si raggiunge da una completa trasformazione della mente e che può essere ottenuta coltivando la compassione, la pazienza e la saggezza. Allo stesso tempo, a livello nazionale e mondiale abbiamo bisogno di un sistema economico che ci aiuti a perseguire la vera felicità. Il fine dello sviluppo economico dovrebbe essere quello di facilitare e di non ostacolare il raggiungimento della felicità>> Tenzin Gyatso.

Tobia Costagliola

NOTIZIE IN FONDO ALLA STIVA

Federazione del Mare 25 anni dalla sua fondazione

Roma, 7 febbraio 2019 – Il 6 febbraio si è tenuta a Roma la riunione del Consiglio della Federazione del Sistema marittimo italiano, presieduta da Mario Mattioli.

Dopo aver approvato il bilancio preventivo per il 2019, il Consiglio ha rinnovato il mandato di segretario generale della Federazione a Carlo Lombardi ed ha

definito gli eventi che si terranno nel corso dell'anno per celebrare il Venticinquennale dell'organizzazione del cluster marittimo nazionale.

In particolare, in vista delle prossime elezioni del Parlamento europeo, nel corso della riunione è emersa l'esigenza di richiamare con forza all'attenzione delle forze politiche italiane la necessità di dare al cluster marittimo, nei programmi e nei dibattiti della prossima campagna elettorale, uno spazio adeguato alla sua importanza economica e sociale per un paese manifatturiero povero di materie prime e a forte connotazione turistica come il nostro.

“Prima dell'inizio della campagna elettorale – ha affermato Mario Mattioli – invieremo a tutte le segreterie dei partiti una nota che sottolinei l'importanza del cluster marittimo e solleciti la definizione di programmi e la scelta di candidati che mettano in rilievo le questioni marittime e la loro tutela a livello europeo.

La Federazione del Mare ritiene indispensabile che i parlamentari individuati dalle forze politiche nazionali quali referenti nel nuovo Parlamento europeo del mondo marittimo, cui questo possa rivolgersi per condividere le strategie di sviluppo, segnalare problematiche e trovare tutela adeguata in seno all'Unione europea, abbiano la necessaria conoscenza e competenze del settore e si dichiara pronta ad incontrarli, in un confronto costruttivo che apra nuove prospettive in Europa per il cluster marittimo tricolore”.

“Il peso dell'economia marittima nel nostro Paese – ha aggiunto il presidente Mattioli – ben rappresentata dalla Federazione del Mare, che riunisce le principali organizzazioni legate al mare, impone che i nostri parlamentari europei tengano in debito conto le attività marittime italiane, che annualmente producono beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL globale italiano e al 3,5% di quello dipendente dalle sole attività private, creando circa 500mila posti di lavoro tra addetti diretti e dell'indotto”.

“Dobbiamo sapere di poter contare, non solo come Federazione del Mare, ma anche come singole organizzazioni marittime di settore – ha concluso il presidente della Federazione – sull'attenzione dei deputati europei, scelti dagli elettori per rappresentare gli interessi di cittadini e imprese italiani nel processo legislativo dell'Unione”.

Costituita nel maggio 1994, La Federazione del mare riunisce oggi gran parte delle organizzazioni del settore: AIDIM (diritto marittimo), AIMM (accademia mercantile), (ANCIP (lavoro portuale), ANIA (assicurazione), ASSOPORTI (amministrazione portuale), ASSONAVE (cantieristica navale), ASSORIMORCHIATORI (rimorchio portuale), COLLEGIO CAPITANI (stato maggiore marittimo), CETENA (ricerca navale), CONFITARMA (navigazione mercantile), FEDERAGENTI (agenzia e intermediazione marittime), FEDEPILOTI (pilotaggio), FEDERPESCA (navigazione peschereccia), FEDESPEDI (trasporti internazionali), INAIL/ex-IPSEMA (previdenza marittima), RINA(certificazione e classificazione) e UCINA (nautica da diporto). Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di oltre 33 miliardi di Euro (2% del PIL, 3,5% esclusa la parte pubblica), di cui 6,2 miliardi esportati, ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture

per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 170 mila addetti direttamente e ad altri 310 mila nelle attività manifatturiere e terziarie indotte.

Contatti

FEDERAZIONE DEL MARE - Carlo Lombardi - Tel: 06-674.81.401 –
segretariato@federazionedelmare.it

NEWS DAL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

Navi speciali e strategie portuali

Mercoledì 13 nella Sala Paganini dell'Hotel Bristol di Via XX Settembre, si è tenuta la serata conviviale sul tema: “Navi speciali e strategie portuali, con ospiti relatori il Dr. Ignazio Messina, Amm. Del. della I. Messina & Co. e nostro Consigliere, ed il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Dr. Paolo E. Signorini.

Dopo il benvenuto e l'introduzione alla serata della Presidente Giorgia Boi, ha preso la parola il Dr. I. Messina che con slides ed un filmato accattivante, ha saputo, con passione, illustrare le loro nuove navi ad alta tecnologia, che non imbarcano solo contenitori ma sono specializzate nel trasporto di carichi eccezionali che costituiscono un fiore all'occhiello di questa Azienda arrivata ormai alla quarta generazione (il tris nonno aveva iniziato con barche a vela, trasportava olio e merci varie in Sicilia).

Il secondo relatore, il Presidente Signorini, si è allacciato alla relazione di I. Messina, sottolineando come il porto di Genova sia completo nella sua varietà di traffico, non essendo un assolutamente un porto di transhipment, un porto molto importante che però non riesce a vendere bene la sua immagine all'esterno, è comunque il 5° porto in Europa, il primo in Italia.

Certamente avendo gli Appennini alle spalle questo comporta un difficile rapporto con città ed infrastrutture, che ora, purtroppo a causa della tragedia del ponte Morandi, potrà cogliere l'opportunità di un grande miglioramento in quest'ottica.

Un altro punto sottolineato da entrambi i relatori è la formazione del personale sia a terra sia a bordo, che a causa di nuove professioni che si stanno delineando nel futuro, dovrà essere molto specializzato.

Importante sarà il contributo dell'Università, dell'Accademia della Marina Mercantile e degli Istituti tecnici.

Alla fine delle relazioni, molto interessanti, sono intervenuti con domande R. Causa (Formazione) e C. Vaccara (emissioni CO2) alle quali i relatori hanno risposto esaurientemente.

Alle 23,10 si è chiusa la conviviale, lasciando tutti i presenti molto soddisfatti, l'appuntamento è per il 26 Marzo p.v. sul tema: “Alta Tecnologia, Infrastrutture e Trasporti” organizzata dal nostro Socio V. Silvestrini.

Lorenzo Carovino

MOSTRA A GENOVA
CARAVAGGIO E I GENOVESI. COMMITTENTI, COLLEZIONISTI,
PITTORI AL PALAZZO DELLA MERIDIANA

di Stefano Briata

Il giorno 16 gennaio, presso la Sala delle conferenze di Palazzo della Meridiana si è svolta la presentazione della mostra “Caravaggio e i Genovesi. Committenti, collezionisti, pittori”. Essa è stata molto interessante e profonda, con grande partecipazione emotiva da parte del pubblico che ha seguito l’evento in una sala gremita con tanti partecipanti in piedi.

Tale mostra è curata da Anna Orlando e sarà aperta al pubblico dal 14 febbraio al 24 giugno 2019, presso il Palazzo della Meridiana, a Genova.

Gli onori di casa li ha fatti l’Ing. Davide Viziano, che ha ringraziato il pubblico presente, ha presentato la mostra, facendo accenno alle mostre passate che si sono svolte in loco, e ha ricordato l’Associazione degli Amici di Palazzo della Meridiana, che è partita con 5 aderenti, mentre oggi ne conta oltre 400. Ci sono stati anche gli interventi dell’Assessore alla Cultura del Comune di Genova Barbara Grosso, e dell’Assessore alla Cultura della Regione Liguria Ilaria Cavo. Il patrocinio della Mostra è del Ministero dei Beni Culturali, Comune di Genova e Regione Liguria.

Curatrice della Mostra è Anna Orlando, che in tale occasione ha fatto una interessante premessa e percorso storico in merito alla presenza del Caravaggio a Genova e il suo rapporto con i committenti genovesi...

Anna Orlando ha spiegato che quel “cervello stravagantissimo” di Michelangelo Merisi, detto il Caravaggio, passò a Genova tre intense settimane, nell’agosto del 1605. Intense, perché il genio della luce fuggiva da Roma dopo aver vibrato una pugnalata in piazza Navona al notaio Mariano Pasqualone e poi perché Genova, all’epoca potenza mondiale, gli irradiò attorno una rete: di ispirazioni, prima di tutto, di committenze, di ammiratori collezionisti e, naturalmente, di artisti che ne colsero lo spirito e le suggestioni.

Genovesi con la “G” maiuscola nel titolo della Mostra hanno un significato importante, dato che si parla di «una classe, di un patriziato, che ha fatto Genova splendida e che oggi decliniamo come modello». Al centro del progetto espositivo c’è un quadro, “Ecce Homo” di Caravaggio, di proprietà dei Musei di Strada Nuova e prestato alla Meridiana – sottolinea Orlando – grazie al Comune di Genova che ha creduto nella sinergia. Il quadro è il cuore, ma non è l’unico propulsore di un’esposizione che parte dalla città di oggi – con i suoi studiosi e le sue risorse culturali attuali – per ritornare alla città del passato che fornì all’artista lavoro, denaro. E idee rivoluzionarie, come quelle che gli giunsero dai dipinti di Luca Cambiaso, ammirati nella casa del banchiere Vincenzo Giustiniani.

Nel corso della presentazione della mostra su Caravaggio, la curatrice Anna Orlando ha voluto ricordare le prossime mostre in programma al Palazzo della Meridiana: “Sguardi genovesi. Volti del Siglo da Cambiaso a Magnasco” nel 2020; “Rubens e i Genovesi. Storie di un bambino precoce” nel 2021.

Stefano Briata

MARE NOSTRUM AWARDS

Anche la XII edizione dei Mare Nostrum Awards si avvia alla conclusione. Mancano, infatti, circa due mesi e pertanto ti chiedo di prestare attenzione a quanto segue. Il premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico e dell’arte. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2018 e il 15 aprile 2019. Tutti i dettagli li potrai trovare al seguente bando oppure sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce “Press & Media” al link Mare Nostrum Awards .. La segreteria organizzativa del Premio (i recapiti sono in coda al bando) ed io rimaniamo a disposizione per eventuali tue richieste. Grazie per l’attenzione e buon lavoro. Luciano Bosso P.S. - Se questa email non ti dovesse Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Tel. +39 081 496440 – fax 081 496390; e-mail: mna@grimaldi.napoli.it

Il Segretario (Luciano Bosso)

Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli

Tel. +39 081 5590949 - +39 335 6248035

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Publio Ovidio Nasone , consigli di bellezza per le signore

Presento un coiffeur e cosmetologo di 2000 anni fa per rendere noto alle signore che scrivono su DLNEWS alcuni dei suoi consigli di bellezza. Si tratta di Publio Ovidio Nasone 43 a.C. - 18 d.C. Cenni da "Medicamina faciei femineae"

Notare la precisione delle dosi che dà al tutto un che di scientifico...

"C'è solo un modo per acconciare i capelli: quello che una signora sceglie, ma se li cura, ricordi che possono dare o togliere bellezza. Un viso allungato sta bene

con una semplice scriminatura. Ad un viso tondo basta una crocchia in modo che le orecchie restino scoperte. Ad una donna donano i capelli sciolti e vaporosi, ad un'altra i capelli raccolti e legati. Una li può ornare con un pettine di tartaruga, un'altra con pieghe simili alle onde del mare. A molte donne sta bene una capigliatura scarmigliata: sembra che sia così da ieri, in verità s'è appena pettinata. Per prima cosa, o donne, curate il vostro carattere. Se l'indole è gradevole piacerà anche l'aspetto...Siate a conoscenza, per preservare la vostra bellezza, di quali cure abbelliscono il volto. Ecco come avere la pelle candida: monda l'orzo, fa macerare 2 once di ervi (legumi) in dieci uova. Con l'orzo pesino 2 libbre. Quando il vento avrà asciugato tutto il composto, fallo macinare lentamente da una'asina alla mola. Macina le corna di un cervo vecchio e poi, quando tutto sarà mescolato, passalo in un setaccio dai fori fitti. Sbuccia 12 bulbi di narciso da pestare con forza instancabile in un mortaio pulito. Unisci alla resina (cummi) un sesto di libbra di frumento dell'Etruria (ha un reso maggiore di altre qualità) e poi aggiungi nove volte di miele..."

fine